

Fondo de Infraestructura

# UN MODELO A SEGUIR

AMPLIAR LAS POSIBILIDADES DE INVERSIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA, FOMENTAR INICIATIVAS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y APOYAR LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS RELACIONADOS CON PROYECTOS PRIORITARIOS PARA EL DESARROLLO DEL PAÍS, SON ALGUNOS DE LOS OBJETIVOS DEL FONDO DE INFRAESTRUCTURA.

Por Ximena Greene\_Fotos Vivi Peláez

**A horas de entregar el mando, el 10 de marzo** la ex Presidenta Michelle Bachelet promulgó lo que sería la última ley de su segundo gobierno. Es la norma que autoriza la creación del Fondo de Infraestructura S.A., una entidad autónoma que estará orientada a garantizar y financiar proyectos de infraestructura con fondos generados por activos concesionados que provengan del Estado.

Creado en 2016 por una comisión triministerial entre Hacienda, Obras Públicas y Economía, la idea de contar con un Fondo de Infraestructura (FDI) nació a partir del contexto de desaceleración económica que experimentó el país en los últimos años, en el cual se requería tener otros instrumentos para fomentar la inversión y aportar al crecimiento de Chile.

La iniciativa propuso la creación de un fondo autónomo y con patrimonio propio, con el objetivo de aumentar la inversión en infraestructura productiva. Para ello, el Fisco y la Corporación de Fomento de la Producción (Corfo) constituirán una sociedad anónima denominada "Fondo de Infraestructura S.A.", de propiedad 99% fiscal y 1% de Corfo, que se regirá por las normas de las sociedades anónimas abiertas y quedará

sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) y de la Contraloría General de la República.

El FDI será administrado por un directorio compuesto por cinco personas, las cuales estarán en el cargo por cuatro años cada uno. La conformación de la administración se constituirá a partir de dos miembros nombrados por el Presidente de la República, desde una propuesta del Ministerio de Obras Públicas (MOP), y otros tres desde ternas emanadas del Consejo de Alta Dirección Pública (ADP). No podrán ser directores ministros, subsecretarios, jefes de servicio, parlamentarios, dirigentes políticos, sindicales o gremiales, alcaldes ni candidatos a cargos de elección popular, ni tener vínculos con el Fondo u otras empresas involucradas.

El objetivo de estos recursos adicionales será fomentar el desarrollo de obras de infraestructura, ampliar las posibilidades de inversión y hacerla más eficiente, principalmente por medio del modelo de concesiones. Al mismo tiempo, busca que dichas inversiones se desacoplen de los ciclos políticos o del presupuesto anual, logrando una mejor gestión financiera de los ingresos por peaje que recibe o podría recibir el Estado.

Cabe destacar que este fondo estará orientado principalmente a factibilizar proyectos que generen flujos como carreteras, trenes, puertos, aeropuertos y hospitales, por sobre aquellos que requieran aporte fiscal.

## CÍRCULO VIRTUOSO

La institucionalidad se plantea como un nuevo instrumento de garantía y financiamiento, que le permitirá al Estado incorporar a su haber flujos financieros con los que antes no contaba. El capital provendrá del valor económico que tienen los bienes nacionales de uso público y de los bienes fiscales actualmente regulados por la Ley de Concesiones de Obras Públicas, como rutas y carreteras. Esta valoración estará determinada por el excedente de los flujos futuros que darían los peajes o ingresos de dichas obras, pudiendo el FDI explotarlas luego de que hayan finalizado los períodos de las respectivas concesiones.

A fin de cuentas, esto se traduce en un círculo virtuoso que multiplica la inversión efectiva, ya que a medida que se incorporan más carreteras u otros patrimonios al sistema de concesiones, mayores serán los activos del Fondo.

El monto inicial del Fondo se calcula en base a un crecimiento del 5% promedio del parque automotriz, el cual generaría excedentes en los futuros ingresos para el Estado por peajes por el uso de las carreteras. Si bien, de acuerdo a cálculos del MOP, esta cifra alcanzaría el orden de los US\$ 18 mil millones, hay que considerar que una parte se debe destinar a la mantención de los caminos. Es por esto que el consejo asesor para crear el proyecto de ley del Fondo, determinó que el monto se dividirá por partes iguales para unos y otros fines, quedando US\$ 9 mil millones que se destinarían al FDI.

El tiempo que demore el FDI en alcanzar este monto va a depender de la velocidad con la que el Directorio logre el traspaso de la administración de las concesiones desde el MOP. Sin embargo, la ley cuenta con un artículo transitorio que habla de un plazo máximo de cinco años para estos efectos. Hay que destacar que el Fondo solo podrá construir, ampliar, reparar, conservar, explotar o desarrollar proyectos de infraestructura a través de terceros. Para otorgar concesiones, deberá utilizar los estatutos del Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996. Y solo en casos excepcionales y para proyectos determi-



El Fondo de Infraestructura podrá construir, ampliar, reparar, conservar, explotar o desarrollar proyectos de infraestructura, aunque solo a través de terceros.

## EL FONDO DE INFRAESTRUCTURA

busca fomentar el desarrollo de proyectos de inversión, con independencia de los ciclos políticos o del presupuesto anual.

nados, podrá emplear los procedimientos de licitación pública.

El tramo Talca-Chillán de la Ruta 5 podría ser la primera obra en llevar su administración al FDI, ya que su contrato de

concesión termina en abril de 2020. Sin embargo, el Ejecutivo debe determinar durante el primer semestre de este año cuáles serán las obras o los bienes nacionales de uso público que entrarán en un primer paquete.