

COMENTARIO ECONOMICO

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 1991-1994

Recientemente S.E. el Presidente de la República dió a conocer a la opinión pública los lineamientos generales de un Programa de Inversiones en Obras de Infraestructura Pública, que para el período 1994-1994 alcanza un total de US\$ 2.350 Millones.

Adicionalmente se contempla inversiones por US\$ 188 Millones en obras a ser ejecutadas por el Sistema de Concesión.

Con posterioridad, diversas autoridades de Gobierno han ido entregando a la prensa información más detallada, aunque todavía fraccionaria, del contenido de dicho Programa de Infraestructura.

No disponiendo de los antecedentes completos del Programa, sobre la base de la información aparecida en la prensa se ha ido configurando un listado de los principales proyectos contenidos en el Plan, y del destino por áreas de la inversión proyectada. Así se ha logrado clasificar por sectores el 99 % de la inversión del Programa General de US \$ 2.350 millones. Sin embargo, a nivel de programas y/o proyectos específicos se ha identificado sólo el 60 % de la Inversión Total, básicamente por falta de información a nivel de proyectos de los sectores de Vialidad Interurbana y Servicios Sanitarios.

En todo caso, en base a los antecedentes recopilados puede anticiparse que la inversión media anual proyectada para el período 92-94 resulta un 48% superior a la presupuestada para el presente año.

Aunque todos los sectores presentan incrementos, los mayores aumentos se registran en los sectores de Riego, Aeropuertos y Metro.

RIEGO: El fuerte crecimiento se explica por el bajo nivel de inversión registrado en el sector hasta ahora, debido entre otros factores a que el sistema de riego no estaba tecnificado y no se dispuso de un mecanismo de financiamiento con aportes privados.

PUERTOS: En este sector ya se produjo un incremento importante durante el presente año.

AEROPUERTOS: El crecimiento se explica tanto por la inversión que involucra el nuevo terminal del aeropuerto de Pudahuel como el Programa General de Ampliación, Mejoramiento y Habilitación de aeropuertos en varias regiones del país.

METRO: El crecimiento en este sector se explica porque en el período 80-90 se ejecutó sólo la ampliación de la Línea 2, desde Los Heroes a Calicanto.

VIALIDAD: El incremento en Vialidad es menos importante que en el resto de los sectores, pero la inversión en este rubro representa la parte más significativa del Programa, como lo ha sido hasta ahora dentro de la Inversión en Infraestructura.

SERVICIOS SANITARIOS: Pese al incremento de la inversión prevista, el Programa contempla sólo una solución parcial al problema del tratamiento de las Aguas Servidas del Gran Santiago.

FERROCARRILES: En la pasada década esta área presentó una escasa inversión. Buena parte del programa anunciado corresponde a un plan de rehabilitación y modernización, que en parte no constituye inversión en capital fijo.

ARQUITECTURA: De los programas detectados sólo para uno se ha identificado el monto de inversión, por lo que esta aparece subvaluada.

El cumplimiento del Programa anunciado permitirá que la inversión en infraestructura, expresada como porcentaje del PGB, se eleve desde un 1,1% en 1990 a poco más de un 2% en 1994.

La falta de información más específica sobre los proyectos a ejecutar impiden realizar una estimación afinada sobre el efecto que este Programa tendrá sobre el empleo en la Construcción. No obstante, es posible anticipar que esta mayor inversión podría significar un incremento promedio para el período de 7.000 a 11.000 empleos directos anuales en el sector.

Considerando que, descontados los trabajadores por cuenta propia, la población ocupada en Construcción alcanza a los 220.000 trabajadores, los nuevos empleos que generará el Programa representan un incremento promedio de la ocupación del orden del 5% anual.

Debe reconocerse, pues, el esfuerzo del Gobierno por mejorar y ampliar el actual patrimonio en obras de infraestructura pública, con un incremento importante de la inversión en esta área.

Resulta también meritorio el hecho que se formulen programas de mediano plazo en esta materia. Estos resultan indispensables para proyectar la capacidad productiva del país, el desarrollo de futuras inversiones productivas privadas y la adecuación de las empresas constructoras y de ingeniería a los futuros requerimientos.

Constituye también un hecho destacable la extensión del horizonte de estos programas de inversión, como la ampliación del programa original de tres años por US\$ 1.660 Millones, entregado a principios de año, a este Plan hasta 1994 por US\$ 2.350 Millones.

La formulación de estos Planes y su extensión permanente es un planteamiento que desde hace mucho la Cámara ha formulado como sentida aspiración gremial.

De acuerdo con nuestras estimaciones, coincidentes con algunos estudios del Banco Mundial y del propio MOP, en Vialidad Interurbana así como en algunos otras áreas, las inversiones programadas se acercan a la inversión requerida para mantener y ampliar la infraestructura del país, pero resultan todavía insuficientes.

Otro aspecto que preocupa es la necesaria ampliación y/o mejoramiento operativo que permita desarrollar el programa con eficiencia y dentro de los plazos proyectados, que incluya la capacidad de estudio de los proyectos, el proceso de licitación y la puesta en servicio de las obras, tanto en lo que se refiere a las Direcciones dependientes del MOP como a las Empresas del Estado involucradas en el Plan.

La inversión a desarrollar por el Sistema de Concesiones representa solo un 7,4% de la inversión total programada para el período en materia de infraestructura pública. Para el éxito de este sistema, resultarán particularmente relevantes las condiciones que se fijen en las bases de las propuestas y los criterios que se establezcan en materia de tarifas y subsidios. La inexperiencia en este aspecto induce a procurar un desarrollo tal que permita ir haciendo las correcciones y dar soluciones en la medida que se vayan presentando los problemas. Considerando la esencia de la participación de privados en la generación y operación de obras de infraestructura pública, sigue correspondiendo al Estado la principal responsabilidad en la provisión de infraestructura pública, y del interés de los proyectos y la correcta definición de las exigencias dependerá el éxito de esta participación, que en todo caso, resultará sólo marginal respecto del volumen de inversión global en dicha infraestructura.

Preocupa también la errada apreciación de algunos sectores en cuanto a que la aplicación de este sistema liberará recursos fiscales que podrán aplicarse a otros usos. Las obras se traspasan en concesión por que el Estado no tiene los recursos para abordarlas.

El Programa anunciado es una buena señal para la economía del país y para los inversionistas privados y empresarios. Sin embargo la existencia de una infraestructura adecuada, siendo indispensable, no es la única condición que promueve la inversión privada. Están de por medio, también, las condiciones macroeconómicas y las medidas específicas de política económica que la incentivan o la inhiben. Con todo, este Programa Nacional de Infraestructura constituye un paso importante para el desarrollo futuro del país.