

CONFERENCIA
IMPACTO DE LAS OBRAS VIALES EN EL DESARROLLO
ECONÓMICO DE CHILE

Santiago 9 de julio 1997

- Criterios Internacionales sobre requerimientos de Infraestructura

Hay una clara y positiva correlación entre el stock de Infraestructura pública disponible y la productividad de las economías. Situaciones tan dispares como las de Estados Unidos, la Comunidad Económica Europea y los países como Corea, Japón, Singapur y Malasia, muestran indicadores nitidamente convergentes. (Ver antecedentes en Gráfico adjunto)

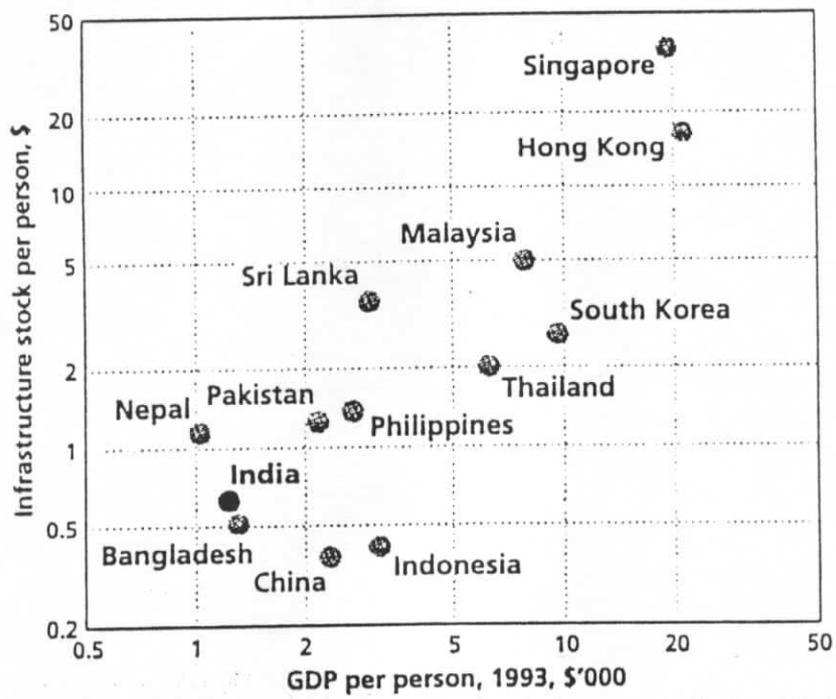
Por otro lado, esta correlación entre stock de infraestructura y productividad muestra una amplia variación dependiendo del tipo de infraestructura. Esta correlación es mucho menor para la infraestructura en general, que para la infraestructura denominada "Productiva" (agua, transporte y comunicaciones), de hecho se concluye que el impacto de inversión en infraestructura sobre productividad procede casi en su totalidad del sector transporte.

A modo de ejemplo, es útil destacar los procesos de Corea y Taiwan que confirman las afirmaciones anteriores. Ambos países han mostrado un exitoso desarrollo económico durante los últimos decenios, con crecimientos medios del PIB en el orden del 10% entre 1965 y 1990. Estos países entraron al período de la post guerra relativamente bien provistos, sin embargo, el desarrollo económico hizo necesario que ambos países dedicaran un esfuerzo importante a ampliar su infraestructura, particularmente la de transporte.

En el caso de Taiwan, los cuellos de botella creados por el rápido crecimiento hicieron necesario un paquete de proyectos de gran envergadura hacia fines de los años 60. A la vista de los resultados de estos proyectos, se planteó un segundo a fines de los 70, que llevó al país a una mejoría enorme de su base en transporte. Aunque la red ferroviaria disminuyó su densidad -yendo de 153 a 125 m/km²- ferrocarriles mejoró en capacidad y eficiencia; la red caminera subió en densidad de 413 a 514 m/km² y el porcentaje de caminos pavimentados casi se cuadruplicó, yendo desde un 26,5 a un 89% del total.

Building a future

Infrastructure and growth in Asia



Sources: World Bank; CIA . . . Dollars, purchasing-power parity; log scales

Es interesante destacar en las experiencias internacionales la importancia asignada a la creación de una extensa red secundaria de caminos pavimentados como un elemento central en el éxito logrado en dispersar territorialmente el desarrollo económico.

Por otro lado, la experiencia internacional de países emergentes señala que la inversión en infraestructura debiera alcanzar entre el 3,5% y el 5,5% del PIB; para Chile una cifra del 3,5% del producto implicaría invertir en promedio del orden de US\$ 1.800 millones anuales, durante los próximos 5 años, con la economía creciendo al 6%

Infraestructura en Chile

Si se contrastan las carencias, con el ritmo probable de desarrollo de los próximos 15 años, en el contexto de la oportunidad histórica que tiene Chile para llegar a ser un país desarrollado, tenemos un desafío enorme.

Se estima que los actuales requerimientos de inversión anual en infraestructura pública alcanzan a los US\$ 1.800 millones. Para ello, el presupuesto fiscal anual es insuficiente. Actualmente el presupuesto del MOP es cercano a los US\$ 800 millones, los que se destinan a la ²⁰⁰mantención de lo existente, por lo que disponibles para la ampliación de la infraestructura nacional quedan muy pocos recursos.

Sólo por déficit de infraestructura vial, las pérdidas de competitividad del país alcanzan a más de US\$ 1.500 millones, como resultado de problemas de congestión, contaminación, accidentes y pérdidas en las cargas producidas en el transporte inadecuado de mercaderías.

En el mediano plazo, estas deficiencias podrían disminuir la competitividad de los productos chilenos en mercados externos (por ejemplo: productos Forestales), aminorar la actividad productiva y restringir la generación de empleo.

- **Financiamiento de Infraestructura**

Para realizar todo lo anterior es necesario lograr un consenso sobre el financiamiento adecuado para cumplir con los objetivos de desarrollo que tenemos propuestos.

1. Crecimiento de la Inversión pública v/s crecimiento de la economía

El financiamiento en inversión pública debe ser dos o tres puntos porcentuales superior al crecimiento del producto del año anterior, si no establecemos una relación entre el crecimiento de la economía y el crecimiento de la inversión pública, difícilmente estaremos en condiciones de mantener el programa trazado, esto es realista y acorde con los principios macroeconómicos

2. Incorporación de Inversión Privada

Hemos definido que en aquellas obras de infraestructura de carácter productivo, cuyo nivel de demanda permite su financiamiento a través del cobro directo a sus usuarios, se entregue en concesión.

En relación a la visión y el compromiso del Estado en torno a estas materias, destacan las siguientes líneas de acción :

1. Aprovechar la ubicación geográfica, para convertir a Chile en el gran puerto del Pacífico. (Paso)
2. Ampliar, desarrollar y crecer en el eje Norte-Sur a través de la consolidación de un eje costero y otro precordillerano, contar con tres ejes paralelos de Norte a Sur.
3. Realizar Obras de riego, de forma de mejorar los cultivos, las productividades y la competitividad del sector.
4. Recuperación de los Ferrocarriles
5. Definición y mejoramiento de las zonas urbanas a través de fuertes inversiones públicas y privadas, por ejemplo:
 - . Vías exclusivas para el transporte público
 - . Expansión Metro
 - . Transporte Suburbano

* Costo "Lanzamiento"
* Retorno "Suburbano"
* Transporte "Suburbano"
* "Suburbano"
* "Suburbano"
* "Suburbano"