

El futuro, la infraestructura y la vivienda.

Julio César Crivelli

SUMARIO: 1. Introducción. 2. La oportunidad. 2.1. La apuesta al círculo virtuoso. 3. Situación actual de la infraestructura y de sus instituciones. 4. Nuevas instituciones para la infraestructura. 5. Conclusión. El desafío del momento. Anexos.

1. Introducción.

Argentina ha llegado a una situación crítica en todos los órdenes de la vida social y económica. No es necesario recordar aquí los índices que dan cuenta de nuestra situación de extrema decadencia, conocida y sufrida por todos.

Desde hace muchas décadas nuestro país vivió algunos períodos de crecimiento y otros de caídas severas cuyo resultado es una sensible decadencia, que involucra casi todos los órdenes de la vida de la sociedad. Sin embargo, ello no debe ser asumido como irreversible.

Hasta hoy, hemos generado un macro-Estado, un verdadero ogro filantrópico, que como un vampiro se chupa la capacidad de inversión de los argentinos y atemoriza a los extranjeros, generando esas crisis macroeconómicas tan dramáticas como periódicas. La inversión ha sido bajísima durante las últimas décadas¹.

Debemos entender que una de las causas principales de nuestros fracasos macroeconómicos es el exceso de gasto público y, también, que ese exceso deriva de la pobreza estructural.

¹ En su Informe de Política Monetaria de enero de 2017, el Banco Central de la República Argentina remarca el “aporte negativo del ratio capital-producto al crecimiento del producto *per capita*”, desde 1980 a 2015. Al explicar el concepto, se señaló que la inversión neta del país en esos treinta y cinco años había sido negativa. Es decir que las nuevas infraestructuras y equipos incorporados al proceso productivo, tanto público como privado, no habían compensado siquiera la depreciación de lo existente. Si se tratara de una empresa, sería el signo de una clara decadencia.

La pobreza es estructural cuando la economía de un país no genera la cantidad de empleo necesaria respecto del crecimiento poblacional. El resultado: cada vez más pobres.

De la pobreza estructural, surge el macro-Estado que debe hacerse cargo de las consecuencias, con asistencialismo, subsidios a tarifas, exceso de empleo público, etc., que se financian con altos impuestos, con deuda y/o con inflación.

Los altos impuestos, la deuda pública y la inflación son los tres peores enemigos de la inversión, pero la historia de nuestro país parece demostrar que son inevitables, porque la pobreza requiere necesariamente subsidios de todo tipo.

Si la inversión es baja, su correlato, la creación de empleo es muy baja. Y si no hay creación de empleo, la pobreza está a la vuelta de la esquina. Poca inversión, poco empleo: mucha pobreza. Esa es la ecuación del fracaso que debemos quebrar.

Debemos, en efecto, cortar el círculo vicioso y para ello se requiere trabajo y conocimiento aplicado. Debemos optimizar el uso de los recursos escasos y aplicarlos a los proyectos con mayor impacto positivo en la productividad del país.

La infraestructura y la vivienda son generadores transitorios y permanentes de inversión y, en consecuencia, de empleo.

Transitorios, por la demanda que produce la ocupación directa, requerida en el proceso de construcción. Y permanentes, porque la infraestructura y la vivienda generan la inversión privada en múltiples y diferentes actividades económicas, negocios privados de la más variada índole, que son posibles gracias a esa infraestructura y a esas viviendas, y que, por supuesto, demandan empleos que nacen para quedarse.

Por tanto, la infraestructura y la vivienda son, sin dudas, una parte fundamental del proceso de recuperación de Argentina que todos deseamos, porque son una llave para dar vuelta la ecuación de la pobreza.

Es evidente que a mayor inversión, mayor empleo y menos pobreza.

El propósito de este trabajo es difundir el programa de la Cámara Argentina de la Construcción, relacionado con la situación de extremo déficit en que se encuentran la infraestructura y vivienda y proponer algunas ideas transformadoras que pueden cambiar la gravísima tendencia declinante.

Esta Administración tiene clara la dramática situación de la infraestructura y la vivienda. Lo ha dicho en múltiples oportunidades.

Pero la estructura de nuestra Administración para la infraestructura y la vivienda es la misma desde mediados del siglo XX.

Si estamos convencidos de nuestra profunda crisis en infraestructura y vivienda, para superarla es imprescindible una modernización de las ideas y de las instituciones, acorde con las tendencias que desde hace tiempo se han afirmado en Occidente.

Estas ideas se basan en acercar la concepción de la infraestructura y de la vivienda a parámetros íntimamente relacionados con la producción y el comercio, o sea, con la economía real.

Y para ello es imprescindible la participación público privada en las instituciones, de modo de incluir decisivamente al sector privado en la planificación y en la responsabilidad.

Si coincidimos en esta visión, se requiere una profunda transformación de la Administración, que en Argentina todavía tiene un marco con fuerte incidencia de politización, discrecionalidad y autoritarismo, que dificulta muchísimo las inversiones en infraestructura, tanto domésticas como extranjeras.

2. La oportunidad.

Como desafío de crecimiento, la Argentina debe llegar en pocos años a invertir masivamente en las actividades que producen empleo y desarrollo.

Duplicar su producción agraria, recuperar los mercados perdidos, desarrollar la agroindustria y las industrias en las que sea competitiva, promover la extracción e industrialización de sus minerales y el desarrollo de su riqueza hidrocarburífera, convencional y no convencional. Debe potenciar el desarrollo de sus industrias basadas en el conocimiento, favorecer el turismo receptivo y debe desarrollar todos los servicios comerciales conexos.

El objetivo es más producción y más comercio, más actividad económica, más empleo, menos pobreza.

Para cumplir tal objetivo, se requiere una masiva inversión en infraestructura económica y social, que aliente y permita una vigorosa expansión.

La ejecución de infraestructura, junto al aumento real de la inversión privada asociada, generarán la demanda de empleo necesaria para salir de la pobreza estructural en que estamos.

También es imprescindible para que esto sea realizable, la infraestructura social que lo haga posible: viviendas, escuelas, seguridad, salud, juzgados, defensa y todos los servicios inherentes a la civilización. Hace falta encontrar el camino virtuoso que seduzca ese capital de riesgo, tanto local como extranjero.

El aporte de este trabajo se relaciona con ese desafío y las instituciones que son necesarias para afrontarlo con éxito.

La situación internacional hoy pasa por un momento muy similar al que atravesó a fines del siglo XIX. Tanto en aquella época, como en la presente, se incorporaron sociedades enteras, enormes zonas geográficas, al consumo y a la producción.

Pero en el siglo XIX Argentina se dotó a sí misma de las más modernas instituciones de la época en materia de desarrollo de infraestructura y vivienda, la concesión de obras públicas y el sistema hipotecario intermedio, financiado con las célebres Cédulas Hipotecarias.

Nuestro país puede participar intensamente de esta nueva oportunidad, de la cual se ha privado por discusiones teñidas de ideología durante décadas. Pero lamentablemente, la Argentina, con su infraestructura actual, está muy lejos de poder cumplir esas metas. Se requiere durante los próximos años una masiva inversión en infraestructura económica y social, que haga posible que nuestras riquezas se produzcan, se vendan y se transporten.

Y para ello es imprescindible la modernización de nuestras anquilosadas instituciones.

Necesitamos acertar el camino, como lo hiciéramos en el siglo XIX, desarrollando la infraestructura de modo permanente y sostenido con la colaboración imprescindible del capital privado.

2.1. La apuesta al círculo virtuoso.

Como se dijo más arriba, la inversión en infraestructura y vivienda, sin dudas, provocará empleo directo durante el tiempo de su construcción. Sin embargo, no es ésta la cuestión decisiva.

Lo decisivo es que, *si la elección de los proyectos se basa en su aptitud para provocar competitividad e inversión privada asociada, y si esta elección es correcta*, esa inversión privada generará desarrollo y crecimiento económico, distintas consecuencias de enorme importancia que implican:

- Más impuestos derivados de la mayor actividad económica (no de la mayor presión tributaria).
- Aumento de los flujos financieros para el repago de las deudas.
- Aumento de los flujos financieros aplicables a más inversiones en infraestructuras.
- Mayor cantidad de empleo transitorio derivado de la construcción de las inversiones privadas asociadas.
- Mayor cantidad de empleo permanente derivado de la operación y desarrollo de las inversiones privadas asociadas.

Es evidente que si podemos recorrer ese camino, estaremos en presencia de un giro en la historia de los últimos cincuenta años: la inversión generará empleo y –por primera vez en décadas– veremos disminuir la pobreza.

3. Situación actual de la infraestructura y de sus instituciones.

Ya hemos dicho que la situación de la infraestructura en nuestro país ha llegado a un déficit alarmante.

Décadas de desinversión han hecho que las infraestructuras económicas y sociales estén totalmente amortizadas, la mayoría en estado de obsolescencia e inútiles por la falta de mantenimiento. Tenemos un déficit habitacional de dos millones de viviendas.

Argentina desde hace décadas posterga el desarrollo de la infraestructura y la vivienda, lo cual implica enormes costos sociales y económicos.

Un ejemplo ilustra mejor que cualquier teoría las consecuencias de la postergación de la infraestructura.

La “Autopista Panamericana” fue iniciada e interrumpida durante la administración del Dr. Frondizi. A partir de ese momento, Argentina se olvidó del tema y postergó sistemáticamente el proyecto más de treinta años, sin que nadie tomase acción ante la gravedad de tal postergación.

Cuando finalmente, treinta años más tarde, la autopista panamericana se ejecutó, con una inversión de 430 millones de dólares, generó inversiones asociadas de capital privado por casi 7000 millones de dólares, desde Pymes hasta grandes empresas, comercios, industrias y servicios, un verdadero mundo de inversión, cientos de miles de empleos que fueron posibles gracias a la postergada autopista.

Reflexionemos por un momento en el costo social y económico de la postergación de la obra. Pensemos en las oportunidades perdidas, en los empleos, en el desarrollo social, en la actividad económica y la riqueza de que nos hemos privado durante más de treinta años, por nuestro desinterés y nuestra frivolidad.

Argentina, después de haber sido pionera en el desarrollo de infraestructura y vivienda, con los índices más altos de Latinoamérica, a partir de los años cuarenta inicia un proceso de progresivo abandono, que culmina en la situación actual, en la que estamos muy por debajo de varias economías de la región².

Creemos que como triste prólogo a esta propuesta, es útil la exposición del inventario físico e institucional, atento a que necesariamente esos inventarios son el punto de partida para el cambio.

Todo cambio requiere el reconocimiento y la descripción del estado de crisis.

Veamos algunas de las situaciones más críticas.

a) La situación del sistema energético está en el límite, tanto en generación como en transporte y distribución. Debemos, sin embargo, enfatizar el importante y positivo avance en la instalación de sistemas de generación renovables en todo el país. Este programa contribuirá a una matriz energética más sustentable, con mayor proporción de generación renovable. Además el programa es financiado por actores privados, de modo que no resta recursos a inversiones en infraestructura social, donde el recupero de la inversión se hace a través de la mejora de la calidad de vida de la población. Pero esa acción es insuficiente: falta gas en invierno, falta tensión en verano. La red de distribución eléctrica sufre en épocas de grandes calores.

b) La red vial nacional es sustancialmente la misma que la de 1940 y está en mal estado.

c) Los caminos rurales (en un país agropecuario) no permiten la salida cotidiana de la producción, con el encarecimiento de fletes, seguros y sobreestadias que ello implica.

d) La cuenca hídrica no está regulada y cada inundación es una tragedia que dura años, restando áreas de agricultura y ganadería.

e) Hay un desaprovechamiento del transporte fluvial, por falta de dragados y puertos suficientes.

f) También hay falta de dragado en los canales de acceso de los puertos.

g) El acceso vial a los puertos es deficitario.

² Las interrupciones de este proceso pueden verse en las administraciones de Frondizi y Menem, pero no fueron suficientes para revertir la tendencia decadente.

- h) La comunicación vial y ferroviaria con Chile y Brasil es insuficiente.
 - i) Contamos con gravísimas insuficiencias en saneamiento (en 2015, solo 51 % de los hogares del país tenían acceso a red cloacal y solo el 84 % a agua potable por red).
 - j) El sistema ferroviario es casi inexistente. Hemos destruido por desinversión una red de casi 40000 km. El ferrocarril toma solo el 8 % de la carga transportada a larga distancia a pesar de ser mucho más económico y ecológico que el automotor.
 - k) También hay gravísimas insuficiencias en los grandes sistemas de infraestructura social (salud, seguridad, justicia, educación, defensa).
 - l) Se vive un agudo déficit de vivienda (más de dos millones de unidades). En 2014 se requerían 2.244.000 viviendas adicionales en zonas urbanas para resolver los problemas de familias en situación de calle, o hacinadas o que compartían baño y cocina con otra familia o que vivían en viviendas de calidad constructiva irrecuperable. Representa más que uno de cada cuatro hogares urbanos a esa fecha (8.252.566 hogares).
- Cada año, el número de nuevos hogares que se forman es mayor que el número de viviendas construidas.
- A su vez, el inventario institucional nos muestra el siguiente panorama:
- a) Falta de estrategias, generales y sectoriales de inversión.
 - b) Desvinculación de la concepción de la infraestructura respecto de los actores de la economía real.
 - c) Inexistencia o debilidad institucional, de las unidades de planificación en los diferentes sectores.
 - d) En general, pobre asignación de recursos de inversión, que se hace cuidando prioridades políticas.
 - e) Ausencia de pautas generales, de metodologías particulares y de capacitación, para la evaluación de los proyectos y de una homogeneización en el análisis que haga posible su priorización.
 - f) Escasez generalizada de un inventario de proyectos listos para poder iniciar su ejecución.
 - g) Discrecionalidad estatal extrema en las normas de administración de contratos.
 - h) Ineptitud del sistema judicial de resolución de conflictos.
 - i) Inseguridad jurídica.
 - j) Políticas gubernamentales que dificultan el financiamiento privado de proyectos³.

³ Abal, *Asociaciones público-privadas. Tratamiento de sus aspectos esenciales en la legislación comparada de Latinoamérica*, AR/DOC/5117/2010. El autor consigna la publicación del índice *Infrascope Benchmarking Index*, IBI, que mide la capacidad de los países de Latinoamérica para desarrollar concesiones y APP. El IBI se configura midiendo el marco legal (42%), los organismos que licitan, adjudican y controlan (25%), capacidad de hacer cumplir las leyes y regulaciones sobre concesiones (25%), clima de negocios, político y social (4%), y capacidad de los mercados financieros locales (4%). De diecinueve países evaluados, la Argentina quedó ubicada catorce en el *ranking* general; el primero fue Chile, el segundo Perú y el tercero Brasil.

4. Nuevas instituciones para la infraestructura.

Es imprescindible que la Argentina adopte una nueva orientación política e institucional en materia de infraestructura.

Es necesario que la infraestructura se convierta en un objetivo de toda la sociedad, diseñada desde los actores reales, con suficiente independencia para poder desarrollarse a través de los Gobiernos sucesivos, sin los cortes, marchas y contramarchas que, lamentablemente, se han convertido en un hábito.

Debe restaurarse el rol de la planificación público-privada, el acceso al financiamiento local e internacional y la gestión privada y autosuficiente de la infraestructura y los servicios públicos en un marco de seguridad jurídica y respeto por los contratos.

Debe erradicarse para siempre la improvisación en la elección de los proyectos, en la estructura jurídica que los contiene, en el modo de financiarlos y de gestionarlos.

Hoy nuestros escasos recursos se usan sin un sentido estructural del desarrollo de Argentina. Debemos volver a un uso jerarquizado y ordenado de los recursos, pensando siempre en generar inversión asociada y desarrollo⁴.

Ello debe desarrollarse sobre cuatro pilares mínimos: a) organismo único de gestión; b) esquema director de planificación centralizada, indicativa y dinámica; c) financiamiento confiable a largo plazo; d) seguridad jurídica.

Estos cuatro pilares, como veremos, son interdependientes y en realidad ninguno de ellos puede existir sin la vigencia plena de los otros⁵:

a) Organismo único de gestión (Agencia Federal de Infraestructura).

Para el desarrollo interdependiente de los cuatro ejes que hemos señalado es imprescindible la existencia de una Agencia Federal de Infraestructura que impida la dilapidación “política” de los escasísimos fondos con que cuenta nuestra economía para su desarrollo.

Existen entes específicos que planifican la infraestructura en Australia, “Infrastructure Australia”; en UK, “Infrastructure UK”; en Chile, “Sistema Nacional de Inversiones”, y en Italia, “Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica”.

⁴ Hubo solamente tres períodos en que Argentina tuvo un plan de desarrollo: el primero, en el “plan Alberdi Sarmiento”, desde 1860 hasta 1940, durante el cual se desarrolló toda la enorme infraestructura económica y social que permitió que fuésemos el “granero del mundo”. Trenes, puertos, energía, telégrafos y teléfonos, ciudades, pueblos, escuelas, hospitales, casi toda la Argentina que aún tenemos.

Fronidizi, con el autoabastecimiento de hidrocarburos, la industria, la petroquímica y todo lo demás hecho durante cuatro años de asedio de los militares.

Finalmente el proceso privatizador de la Administración Menem, en el cual, más allá de algunas justificadas críticas, mediante la inversión privada se activaron organismos del Estado omnipresente, que perdían raudales de recursos sin brindar servicio.

⁵ Esta propuesta tiene antecedentes que justifican su formulación en políticas e instituciones aplicadas con éxito, por décadas, en países que crecen.

En el Anexo, se adjuntan las publicaciones de los entes analizados, las que aconsejan la adopción de las políticas que proponemos. Se refieren a instituciones y políticas de Australia, Canadá, Chile, Italia y Reino Unido.

La Agencia propuesta debe llevar a cabo la planificación de la infraestructura, administrar los fondos asignados y brindar confiabilidad política y seguridad jurídica.

Debe asegurar que los proyectos que se eligen sean aquellos que más rápida y eficientemente generen la inversión de capital privado asociado.

El gobierno de la Agencia Federal de Infraestructura debería estar a cargo de un directorio con estabilidad, cuya designación y remoción no dependa de la sola voluntad del Ejecutivo. Dicho directorio debe estar compuesto por representantes del sector público y del sector privado, vinculados a las principales actividades de la economía y por expertos en las diferentes ramas de la infraestructura.

Esto es así en Australia con su “Infrastructure Australia”; en Canadá para los PPPs, con su “Canadian Council on PPPs” y como propone Chile con su “Consejo de Políticas de Infraestructura”.

Sabemos los reparos que despierta en nuestra política estatista la presencia del sector privado en las decisiones. Pero es el único modo de inyectar realismo en la concepción de los proyectos.

La realidad es que solamente con la participación activa y responsable del sector privado los proyectos adquirirán el realismo necesario, del que hoy carecen, porque son elegidos en forma abstracta, por políticos que no viven las realidades de la economía.

La existencia de una Agencia Federal de Infraestructura, integrada de la manera señalada, es un instrumento fundamental para asegurar la vinculación de la infraestructura con la economía real, canalizando los esfuerzos hacia los proyectos que tienen mayor repercusión en la vida económica y social.

La Agencia debe tener a su cargo:

- El esquema director de planificación.
- La determinación de las prioridades en los proyectos, según su aptitud para generar inversión asociada.
- La administración del Fondo Único de Infraestructura.
- La emisión de títulos y bonos derivados del Fondo Único de Infraestructura.
- Aconsejar al Poder Legislativo en la determinación cuantitativa del Presupuesto anual.
- La administración fiduciaria, dentro del Fondo Único, de los recursos derivados del Presupuesto Anual.
- La contratación de préstamos con los Organismos Multilaterales.
- La determinación de la modalidad de financiación de cada proyecto según sus características.
- El control de ejecución y aplicación de fondos de los organismos ejecutores.

Corresponde señalar que nuestro país dispone de un Sistema Nacional de Inversión Pública, creado por la Ley N° 24.354.

De su texto se advierte la nula participación privada en el Sistema, que además carece de orientación, ya que se limita a “establecer criterios de decisión a utilizar en la formulación y evaluación de los programas y proyectos de inversión pública”.

El Sistema, cuya autoridad de aplicación es desde 2018 la Secretaría de Evaluación Presupuestaria, Inversión Pública y Participación Público Privada de la Jefatura de Gabinete de Ministros y dentro de ella la Dirección Nacional de Inversión Pública, nunca ha producido resultados y su actuación se ha convertido en un formalismo. Carece de relevancia en la elección de proyectos que se siguen eligiendo política o intuitivamente, sin tener en cuenta al sector privado⁶.

⁶ En Argentina, el Sistema Nacional de Inversiones Públicas fue creado por Ley N° 24.354 en el año 1994, con el objetivo de actualizar en forma permanente un inventario de proyectos de inversión pública nacional, de evaluarlos según criterios técnicos fundados y de realizar la formulación anual y gestión del plan nacional de inversiones públicas.

Están sujetos al sistema todos los proyectos de inversión del sector público nacional así como los de las organizaciones privadas o públicas que requieran de transferencias, subsidios, aportes, avales, créditos, con repercusión presupuestaria, presente o futura, cierta o contingente.

Son funciones del órgano responsable del SNIP:

- a) Establecer criterios de decisión a utilizar en la formulación y evaluación de los programas y proyectos de inversión pública;
- b) Coordinar las acciones del planeamiento y gestión de la inversión pública nacional, por los distintos organismos ejecutores;
- c) Controlar la formulación y evaluación de los proyectos de inversión;
- d) Elaborar anualmente el Plan Nacional de Inversiones Públicas e intervenir en la determinación de los proyectos a incluir en el mencionado plan;
- e) Intervenir en la determinación de los sectores prioritarios para el destino de las inversiones públicas, y en la búsqueda de fuentes de financiamiento para los proyectos de inversión;
- f) Organizar y mantener actualizado el inventario de proyectos de inversión pública;
- g) Controlar la evaluación *ex post* de los proyectos de inversión por lo menos una vez, cuando se hayan cumplido cinco (5) años de operación de los mismos, incluyendo el año de puesta en marcha;
- h) Realizar, promover y auspiciar la capacitación, adiestramiento de quienes intervienen en el proceso y la investigación relativa al mismo;
- i) Difundir las ventajas del sistema, y establecer canales de comunicación con la comunidad;
- j) Establecer canales de comunicación entre el sector público nacional y el de la actividad privada.

La Autoridad de Aplicación de la Ley N° 24.354 fue designada por Decreto N° 720 en el año 1995.

Desde 2018, por Decreto N° 119/2018, la Autoridad de Aplicación es la Secretaría de Evaluación Presupuestaria, Inversión Pública y Participación Público Privada de la Jefatura de Gabinete de Ministros y dentro de ella la Dirección Nacional de Inversión Pública.

Desde 1995, funciona, en el ámbito del Órgano Responsable, el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN), cuya función es el mantenimiento y actualización permanente del Inventario de Proyectos de Inversión Pública.

b) Esquema director de planificación centralizada, indicativa y dinámica.

El esquema director que se propone trasciende el concepto tradicional de “plan de obras públicas”. Se trata de un concepto más amplio, adoptado por las economías más avanzadas, según se consigna en los documentos referenciados en el Anexo, Esencialmente el esquema analiza la programación y la asignación de los recursos, con la adecuada articulación entre los sectores públicos y privados, para garantizar un desarrollo equilibrado, equitativo y sustentable, programando, concertando y compatibilizando acciones de mediano y largo plazo, dirigidas a uno o más resultados precisos.

Se trata de una previsión estratégica y flexible, orientada hacia la comunidad en su conjunto, en la cual el sector público y los diversos intereses privados deberán convenir su participación, en función de sus respectivas responsabilidades y capacidades, para satisfacer las demandas existentes o futuras, teniendo en cuenta criterios de rentabilidad y apoyándose en la indelegable función promotora del Estado.

El esquema director que se propone implica, como mínimo, lo siguiente:

- 1) Planeamiento estratégico, ordenado a la generación de inversión asociada.
- 2) Mantenimiento de un inventario de proyectos.
- 3) Horizonte de veinte años, con revisiones de las pautas cada cuatro años.
- 4) Formulación plurianual (cuatro años) del plan de obras.
- 5) Control *ex - post* del resultado de las inversiones realizadas, para realimentar el proceso de asignación de prioridades.
- 6) Capacitación permanente de los profesionales intervinientes.
- 7) Mantenimiento de bases de datos de acceso público.
- 8) Coordinación general.

El esquema director para el desarrollo de la infraestructura debe abarcar, fundamentalmente, lo que se expone a continuación.

- Los grandes sistemas con impacto territorial (transportes, comunicaciones, energía, uso del agua, saneamiento).
- Vivienda y su equipamiento comunitario e infraestructura.
- La infraestructura social (salud, educación, justicia, seguridad, defensa).
- Uso del suelo; desarrollo urbano, regional, rural y turismo.
- Infraestructura para la producción industrial, agraria, forestal y minera.

El esquema director abarca las inversiones públicas propiamente dichas, las inversiones públicas realizadas por el sector privado y las inversiones asociadas a las inversiones públicas que el sector privado avizora como posibilidad emergente de la inversión pública⁷.

⁷ Estos esquemas son recomendados por el Banco Mundial (cfr. blogs.worldbank.org/ppps/alternative-procurement-agencies-facilitate-infrastructure-investment) y por el Global Infrastructure Hub, GIH, entidad creada por el G20 para analizar el efecto de la infraestructura en el crecimiento de los países, en su publicación

c) Financiamiento. Fondo Único de Infraestructura.

El objetivo central del financiamiento debe ser la creación de un flujo absolutamente confiable que permita la aceleración en la obtención de fondos y –por consecuencia– en la ejecución de proyectos. En ese sentido, estamos en emergencia.

Lamentablemente lo primero que aparece son las dificultades:

- Nuestro país, dados sus desequilibrios estructurales, tiene una manifiesta debilidad macroeconómica, que el mercado internacional conoce y se refleja en un alto coeficiente de riesgo país.

- Los fondos presupuestarios son notoriamente insuficientes para desarrollar la infraestructura que Argentina necesita.

- Nuestro sistema financiero es insignificante y nuestro mercado de capitales también⁸.

- Entonces es imprescindible el concurso de fondos del mercado internacional de capitales.

- Además, los propios esquemas presupuestarios se presentan fragmentados en exceso, como lógica consecuencia de la ausencia de una planificación integral, que contemple objetivos de corto, medio y largo plazo, exigencia esta de carácter esencial e insoslayable en materia de desarrollo de infraestructura.

Los fondos públicos se dispersan en cientos de proyectos inútiles y vanos, afectados a la política.

- Los fondos destinados al desarrollo de infraestructura son utilizados de modo recurrente como una variable de ajuste, ante los desequilibrios macroeconómicos en la ejecución presupuestaria.

- Por ello no pueden estructurarse como activos financieros creíbles, lo cual imposibilita la aceleración de la financiación.

De modo que si la Argentina desea modernizar y expandir su infraestructura, necesita corregir estas dificultades que aparecen como obstáculos insalvables.

Leading Practices in Governmental Processes facilitating Infrastructure Project Preparation.

En estos casos, se refieren a proyectos a realizar por Participación Público Privada.

El documento de GIH señala que los Gobiernos deben facilitar el entorno para la preparación de proyectos, financiar los proyectos técnicos previos con fondos públicos, planificar y priorizar proyectos en tiempo oportuno para constituir un flujo continuo de proyectos de inversión (pipeline), realizar los estudios de factibilidad, y comunicar los proyectos en curso a la comunidad.

La Agencia propuesta en esta presentación tendría esas funciones.

El Banco Mundial y el ya citado GIH publicaron “Procuring Infrastructure PPP, 2018”, relevando la situación en 135 países en 2018. Informan que 77% de los países consultados tienen una Agencia Central con funciones de asesoramiento sobre PPPs y 4% adicional de los países tienen una Agencia Central con funciones que incluyen la licitación y adjudicación.

⁸ Con una tendencia difícil de explicar los argentinos hemos hecho todo lo posible por recortar y abortar el mercado de capitales local, concebido como una especulación inmoral. Esta tendencia, contraria a la de muchos países de la región, ha hecho que hoy tengamos un mercado insignificante para el tamaño y las necesidades de nuestra economía.

El financiamiento depende esencialmente de instituciones que garanticen la libertad de comercio y los derechos de propiedad. Estas garantías tienen un aspecto político-jurídico que se desenvuelve en el marco republicano.

Pero también se requiere el desarrollo de instituciones financieras aptas, competitivas y modernas que resuelvan las dificultades anotadas, grave insuficiencia, dispersión, discontinuidad, imposibilidad de estructuración, falta de aplicación útil, etc.

El Fondo Único de Infraestructura debería tener a su cargo:

- Todos los fondos fiduciarios públicos dispersos, eventualmente creando subfondos en caso de necesidad.

- También debieran incluirse en el fondo los recursos derivados del Presupuesto Anual.

- Los préstamos y/o garantías de los Organismos Multilaterales.

- Los cargos diferidos en tarifas, tasas o impuestos que existan o se creen en el futuro.

- Los flujos de repago que generen los proyectos terminados.

- Los fondos de las Provincias que ellas deseen afectar, eventualmente establecidos en subfondos.

- La emisión de Bonos y Títulos apalancados en el flujo, afectados o no a proyectos en particular.

- La entrega de fondos a los organismos ejecutores.

- El fondo puede actuar como garantía de títulos, como garantía subsidiaria de un flujo de uso o de cargos diferidos.

La administración, como hemos dicho, debiera ser realizada por la Agencia, con el asesoramiento de Bancos de Inversión de primera línea y auditoría privada, además de la Auditoría General de la Nación.

El Fondo Único permitirá afrontar la emergencia de infraestructura que padecemos, acelerando la cantidad de proyectos a ejecutar, estructurando un flujo de fondos independiente de las vicisitudes políticas.

Proyectos que, elegidos como los más aptos para generar inversión asociada, producirán a su vez empleo permanente e impuestos genuinos, derivados de la mayor actividad.

d) Organismos Ejecutores.

Los Organismos Ejecutores deberán ser los tradicionalmente competentes en cada área. No hay razón para cambiar.

Deberán elevar sus proyectos a la Agencia para que ésta establezca la factibilidad y en su caso la prioridad, incluyéndolos o no en el esquema director y diseñe la modalidad de financiación y contratación.

Como veremos, deberán cambiar las reglas de administración de los contratos.

Vivienda: hemos apartado a la vivienda por las características especiales de su financiamiento.

La vivienda es un tema privado, las personas quieren decidir dónde y cómo vivir. La vivienda no es la decisión de un burócrata.

Advertimos esto, porque durante décadas en nuestro país se ejecutaron viviendas con fondos públicos (principalmente el Fondo Nacional de la Vivienda), un sistema que nunca produjo más de 30000 viviendas por año⁹.

Durante su vigencia el déficit siguió aumentando a niveles alarmantes y llega hoy a los dos millones de viviendas.

También desde hace décadas, los países de la región adoptaron el sistema hipotecario, que afortunadamente se adoptó durante la presente Administración, desarrollando la unidad de cuenta UVA e instrumentos complementarios.

Faltan, sin embargo, elementos esenciales:

- La desgravación al inversor.
- El subsidio a la demanda para las viviendas destinadas a propietarios de menores recursos.
- El diseño de una estructura que facilite los créditos intermedios al desarrollador.
- Una estructura que facilite la comercialización y estructuración de las hipotecas para las entidades financieras.

Estos instrumentos se aplican en los países vecinos y en todos los sistemas hipotecarios intermedios. Sin ellos es casi imposible el flujo masivo de oferta que se requiere para comenzar a sanear el déficit habitacional presente, de más de dos millones de viviendas.

e) Seguridad jurídica. Los nuevos instrumentos.

La seguridad jurídica es un valor en crisis en la vida argentina. Se habla permanentemente de seguridad jurídica, porque vivimos en la inseguridad jurídica.

Sin seguridad jurídica no hay inversión.

Los argentinos tenemos el equivalente a alrededor del 100 % del PBI, ahorrado en el exterior en activos financieros, por los temores que produce Argentina como destino de la inversión.

Esos fondos deberían ser la vanguardia de un flujo permanente de la inversión requerida para crecer.

⁹ Nuestro país tuvo un exitoso Sistema Hipotecario, desempeñado por el Banco Hipotecario y por muchos bancos privados. Con ese sistema se construyó la Argentina que conocemos. El Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) es un organismo estatal creado en 1970 para contrarrestar el déficit habitacional y proveer viviendas económicas. No solamente ha sido ineficiente en cuanto a la cantidad de viviendas, sino que éstas no se han escriturado ni hipotecado en la mayoría de los casos, o se lo ha hecho con valores ínfimos que exceden cualquier subvención razonable.

Para que el país crezca al 5 % anual, se debería invertir, cada año, el 8,6 % del PBI, según estudios de la Cámara de 2015. Es decir que si atrajéramos, durante algunos años, menos del 10 % de los fondos depositados por argentinos en el exterior, conseguiríamos la infraestructura requerida para crecer; esto no se ha conseguido por la inseguridad jurídica.

El principal infractor a la seguridad jurídica es el Estado, que en Argentina todo lo puede.

Tanto los contratos financieros, como los de infraestructura y vivienda son contratos a largo plazo, en los cuales el valor de la seguridad jurídica es esencial. Es obvio que sin seguridad jurídica todo lo que hemos dicho más arriba es sencillamente imposible. Es imprescindible recuperar el “principio de continuidad jurídica del Estado”.

En nuestro país, cada cambio de Gobierno implica no solamente un cambio de políticas, sino una alteración jurídica y económica de tal magnitud que imposibilita el cumplimiento y desarrollo de los contratos.

Peor aún, nuestra tradición de décadas indica que los contratos anteriores al nuevo Gobierno son rescindidos, maltratados o alterados de modo esencial, sin que el Poder Judicial tenga la capacidad ni la vocación de impedir la acción del Estado¹⁰.

Debe abandonarse para siempre el cambio frívolo de políticas, de programas de inversión y hasta de compromisos jurídicos que implica cada cambio de Gobierno.

El Estado argentino debe convertirse en un baluarte del cumplimiento de la palabra empeñada.

Hasta entonces deberán imaginarse esquemas de garantías que despejen los temores del inversor; para que Argentina sea un destino deseado de las inversiones.

A continuación, se enuncian algunas de las ideas que consideramos como las bases mínimas para la reforma política e institucional de la infraestructura argentina, con la advertencia de que muchas de estas medidas se basan en evitar las transgresiones y violaciones que han sucedido en las últimas décadas.

1) Intangibilidad legal de los fondos destinados a infraestructura:

- Carácter fiduciario de los fondos destinados a infraestructura.

2) Estabilidad de los contratos administrativos, que implica:

- Fuero arbitral con tercero imparcial de jerarquía legal para todos los contratos de financiación y de ejecución de infraestructura, con financiación del Tesoro o privada, nacional o internacional, desarrollados con cualquier tipología jurídica.

¹⁰ Esto sucede especialmente en los contratos de muy largo plazo, como las concesiones. En la abrumadora mayoría de los casos, el recurso al Poder Judicial resulta inútil. Primero, porque los abogados del inversor estarán advertidos sobre su jurisprudencia fiscalista y estatista, que es un poderoso factor de desánimo. Y segundo, por la duración eterna de los juicios contra el Estado.

- Necesidad de laudo arbitral previo para rescisión de los contratos de infraestructura de cualquier tipología y, en su caso, de los contratos financieros inherentes.

- Indemnización previa arbitrariamente determinada, para los casos de terminación unilateral del contrato por parte del Estado.

3) Independencia del Directorio de la Agencia Federal de Infraestructura.

5. Conclusión. El desafío del momento.

Nuestro país, tras décadas de políticas equivocadas, ha llegado al lugar al que no se debe llegar jamás: la pobreza estructural.

La inversión es marginal y todos los años nacen personas sin futuro, porque carecerán de empleo.

Revertir este proceso de disolución requiere esfuerzos distintos, pero todos orientados al aumento de la inversión.

La infraestructura y la vivienda son factores decisivos para que exista inversión privada, único modo de generar empleo y disminuir la pobreza.

También hemos visto, que igual que en el siglo XIX, existe una oportunidad decisiva para Argentina, derivada de una creciente demanda para la satisfacción de las necesidades de las grandes economías, que se están incorporando al consumo.

Estamos ante la disyuntiva de permanecer en la pobreza estructural, como actores marginales del desarrollo global, o de entrar de lleno con nuestras riquezas en el proceso de expansión y salir de la pobreza estructural.

Esa disyuntiva solo se resuelve con más servicios, más transporte, más comunicaciones, más puertos, más escuelas y hospitales, más infraestructura y más vivienda, que estimulen las inversiones privadas, único camino para revivir nuestra economía aletargada por años de desinversión.

Pero para eso, la Argentina debe afrontar el desafío de modificar su estructura institucional, de modo que estas nuevas instituciones despierten confianza para que exista financiación competitiva, apta para una inversión masiva en infraestructura, tanto local como internacional. Sólo así habrá más inversión privada, más empleo y menos pobreza. No hay otro camino.

Es hora de reincorporarse al mundo y de empezar a construir a partir de las enseñanzas que nos brinda nuestra propia historia.

Anexos.

Argentina - Ley de Inversión Pública N° 24.354.

Normativa vigente respecto a los proyectos.

- Crea el Sistema Nacional de Inversiones Públicas, estableciendo sus objetivos y alcances.

- Determina las funciones del Órgano Responsable del sistema y de las oficinas de los organismos nacionales encargadas de elaborar proyectos de inversión pública.
- Designa como autoridad de aplicación de la Ley N° 24.354 a la Secretaría de Evaluación Presupuestaria, Inversión Pública y Participación Público Privada (conforme Decreto N° 1.119/2018, Decreto N° 513/2017 y Decreto N° 696/2017).
- Fija la forma de integración del Plan Nacional de Inversiones Públicas.
- Delimita en el Anexo I los tipos de proyectos que deberán cumplimentar el estudio de factibilidad e impacto ambiental

Decreto N° 720/1995.

- Designa como órgano responsable del sistema a la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP).
- Crea en el ámbito de la DNIP el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN).
- Establece la obligación de que los organismos nacionales iniciadores de proyectos informen cuál es la oficina que dentro de su estructura se encuentra a cargo de la elaboración y ejecución de los proyectos o programas de inversión.
- Faculta a la Secretaría de Evaluación Presupuestaria, Inversión Pública y Participación Público Privada a fijar el monto máximo de los programas o proyectos que pueden ser aprobados directamente por el organismo iniciador para su inclusión en el Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP).
- Determina que el PNIP (Plan Nacional de Inversiones Públicas) se formule anualmente con una proyección de tres años.

Infrastructure Australia

Our role

Infrastructure Australia is an independent statutory body with a mandate to prioritise and progress nationally significant infrastructure.

We provide independent research and advice to all levels of government as well as investors and owners of infrastructure.

Infrastructure Australia is responsible for strategically auditing Australia's nationally significant infrastructure, and developing 15-year rolling Infrastructure Plans that specify national and state level priorities.

Our role is defined in the amended *Infrastructure Australia Act 2008* which states that the Minister for Infrastructure must not give directions about the content of any audit, list, evaluation, plan or advice provided by Infrastructure Australia.

The major reports we publish regularly are outlined below.

Infrastructure audits

- The Northern Australia Audit, released on 8 May 2015, was the first ever audit of Northern Australia's infrastructure, identifying key challenges, and opportunities to support the region's projected growth over the next 15 years.

- The first Australian Infrastructure Audit was released on 22 May 2015. It was the first ever independent, comprehensive review of Australia's infrastructure and our future needs across transport, water, energy and telecommunications. The next Audit is due for publication in 2019.

Australian infrastructure plans

- The first Australian Infrastructure Plan was released on 17 February 2016. It is Australia's first 15-year rolling infrastructure plan. Developed following consultation on the Australian Infrastructure Audit, the Plan recommends fundamental changes to way we plan, fund, deliver and use our infrastructure through reforming the funding and operation of transport infrastructure, completing the national electricity market, improving the quality and competitiveness of the water sector and delivering a telecommunications network that responds to user demand.

The next plan is due for publication in 2021.

Infrastructure priority list

- We also determine which nationally significant projects should be included on the Infrastructure Priority List. This is a rigorous prioritization process that ensures there is a highly credible pipeline of nationally significant infrastructure projects. The Infrastructure Priority List is a live document that is regularly updated by the independent Infrastructure Australia Board as they approve business cases of new nationally significant projects.

- Throughout the year we publish in-depth project evaluations of business cases that we have assessed.

More information

For more detailed information on our role, see:

- Infrastructure Australia Act 2008 (No. 17, 2008 as amended).
- *Statement of Expectations* issued to Infrastructure Australia by the Minister for Territories, Local Government and Major Projects – 1st July 2017 to 30 June 2019
- *Statement of Intent*, 1st July 2017 to 30 June 2019.

Infrastructure Australia Act 2008

Part 2-Infrastructure Australia

4- Establishment

- (1) Infrastructure Australia is established by this section.
- (2) Infrastructure Australia:
 - (a) is a body corporate; and
 - (b) must have a seal; and
 - (c) may acquire, hold and dispose of real and personal property; and
 - (d) may sue and be sued.

Note: The *Commonwealth Authorities and Companies Act 1997* applies to Infrastructure Australia. That Act deals with matters relating to Commonwealth authorities, including reporting and accountability, banking and investment, and conduct of executive officers.

- (3) Infrastructure Australia's seal is to be kept in such custody as the Board directs and must not be used except as authorised by the Board.
- (4) All courts, judges and persons acting judicially must:
 - (a) take judicial notice of the imprint of the seal of Infrastructure Australia appearing on a document; and
 - (b) presume that the document was duly sealed.

5- Functions-general

Infrastructure Australia has the following functions:

- (a) to conduct audits to determine the adequacy, capacity and condition of nationally significant infrastructure, taking into account:
 - (i) forecast growth; and
 - (ii) economic, social and environmental sustainability;
- (b) to develop lists (to be known as Infrastructure Priority Lists), based on audits conducted under paragraph (a) and any additional research by Infrastructure Australia, that prioritize Australia's infrastructure needs;
- (c) to evaluate infrastructure proposals in accordance with section 5A;
- (d) to develop plans (to be known as Infrastructure Plans) in accordance with section 5B;
- (e) to provide advice on infrastructure matters in accordance with section 5C;
- (f) to identify any impediments to investment in nationally significant infrastructure and identify strategies to remove any impediments identified;

(g) to promote investment in infrastructure;

(ga) to review and provide advice on proposals to facilitate the harmonisation of policies, and laws, relating to development of, and investment in, infrastructure;

(gb) to review Commonwealth infrastructure funding programs and their alignment with Infrastructure Plans given to the Minister under section 5B;

(h) to undertake or commission research relating to Infrastructure Australia's other functions;

(i) any other functions conferred on Infrastructure Australia by or under this Act or any other law.

Division 2 - Constitution and membership of the Board

7- Constitution of the Board

Infrastructure Australia consists of:

(a) the Chair; and

(b) 11 other members.

Note: Section 18B of the *Acts Interpretation Act 1901* deals with the title of the Chair.

8- Appointment of members

(1) Members (including the Chair) are to be appointed by the Minister by written instrument.

(2) In making appointments, the Minister must ensure that:

(a) he or she is satisfied that each member has knowledge of, or experience in, a field relevant to Infrastructure Australia's functions; and

(b) 9 members (of whom one is the Chair) are people nominated by the Commonwealth; and

(c) 5 of the members (of whom one is the Chair) covered by paragraph (b) have acquired the knowledge or experience referred to in paragraph (a) in the private sector; and

(d) one of the members covered by paragraph (b) has acquired the knowledge or experience referred to in paragraph (a) in local government; and

(e) 3 members are people nominated by agreement between the States, the Australian Capital Territory and the Northern Territory.

(3) The Chair may be appointed on a full-time or part-time basis.

(4) A member, other than the Chair, must be appointed on a part-time basis.

Canadian Council on PPPs.

Established in 1993, CCPPP is a national not-for-profit non-partisan, member-based organization with broad representation from across the public and private sectors. Our mission is to collaborate with all levels of government and indigenous communities, enabling smart, innovative approaches to public infrastructure development and service delivery that achieve the best outcomes for Canadians. The Council is a proponent of evidence-based public policy in support of P3s, facilitates the adoption of international best practices, and educates stakeholders and the community on the economic and social benefits of public-private partnerships.

The Council organizes an annual conference that is recognized internationally as the premier forum bringing together senior government and business leaders in the P3 community at which the most successful Canadian public-private partnerships are celebrated through CCPPP's National Awards for Innovation and Excellence. The Council is governed by a Board of Directors and operated by several staff.

Vision

The Council's vision is to influence the way in which public services are financed and delivered in Canada by:

- Encouraging public-private partnerships.
- Providing information on public-private partnerships and maintaining a Canadian PPP Project Database - P3 SPECTRUM.
- Sponsoring conferences and seminars on partnerships that allow participants to share innovative ideas and solutions through a national network.
- Stimulating dialogue between public and private sector decision-makers on the financing and delivery of public services.
- Educating the public.
- Conducting objective research on key issues that influence the effective use of partnerships.

Board of Directors

The Council's activities are overseen by a Board of Directors and Executive made up of members from across Canada. The following is the Board list for 2018-2019.

- The Hon. John Manley
- Mark Bain, Partner, Torys LLP
- Denis Bourassa, Co-Executive Chairman & Co-CEO, Stonebridge Financial Corporation
- Ehren Cory, President and CEO, Infrastructure Ontario
- Jack Davis, Chair, CEO, Mobile Inc.

- Jeff Fielding, City Manager, City of Calgary
- Cory Grandy, Assistant Deputy Minister of Infrastructure, Department of Transportation and Works, Government of Newfoundland and Labrador
- Nicholas Hann, Head of Investments, Canada Infrastructure Bank
- Elisabeth Hivon, Executive Director & Partner, Canada, Meridiam Infrastructure North America
- Don Kasian, President, Kasian Architecture Interior Design & Planning Ltd.
- Pierre Lavallée, President and CEO, Canada Infrastructure Bank
- Michael Ledgett, Partner, Dentons LLP
- Stéphane Mailhot, President & Chief Operating Officer, Axium Infrastructure Inc.
- Michael Marasco, CEO, Plenary Concessions
- David McFadden, Counsel, Gowling WLG
- Johanne Mullen, Partner, PwC
- Steve Nackan, President, Aecon Concessions
- Tim Philpotts, Partner, EY
- Lou Serafini, Jr., President & CEO, Fengate Real Asset Investments
- Geoffrey Smith, President and CEO, EllisDon Corporation
- Greg Smith, President and CEO, InstarAGF Asset Management
- Chantal Sorel
- Anne M. Stewart, Senior Counsel, Blake, Cassels & Graydon LLP
- David Thom, President, IBI Group

Chile - Sistema Nacional de Inversión.

Descripción del SIN.

El Sistema Nacional de Inversiones (SNI) norma y rige el proceso de inversión pública de Chile. Reúne las metodologías, normas y procedimientos que orientan la formulación, ejecución y evaluación de las Iniciativas Inversión (IDI) que postulan a fondos públicos. El SNI está compuesto por cuatro subsistemas, siendo los mismos que definen las etapas del proceso de inversión.

Subsistema de Evaluación ex ante.

Corresponde al conjunto de normas, instrucciones y procedimientos que posibilita a las instituciones públicas disponer de una cartera de iniciativas de inversión socialmente rentables (RS) y en condiciones de asignarles recursos para su ejecución. La administración de este proceso recae a nivel central en la División Evaluación Social, a nivel regional en las Secretarías Regionales de Desarrollo Social.

Subsistema de Evaluación ex post.

Corresponde al análisis de los resultados logrados una vez que el proyecto termina la ejecución o entra en operación, para medir el grado de cumplimiento de la eficacia y eficiencia del uso de los recursos de inversión pública. Asimismo, estos resultados permiten orientar las acciones para mejorar la evaluación *ex ante*, aportar a las metodologías y aumentar la eficiencia del propio Sistema (SNI).

Subsistema de Formulación Presupuestaria.

Corresponde a la asignación de recursos financieros a los proyectos de interés sectorial, regional y de las empresas del Estado. Su función es homogeneizar, normar y coordinar la información relativa al proceso de asignación de fondos así como la aplicación del presupuesto aprobado para el sector público. La Formulación Presupuestaria es responsabilidad del Ministerio de Hacienda y por ello, en esta materia tiene injerencia tanto sobre las Instituciones y Servicios regidos por el D.L. N° 1.263, como sobre las Empresas del Estado.

Subsistema de Ejecución Presupuestaria.

Corresponde a la regulación y supervisión de la ejecución del gasto público y su respectivo financiamiento. Se materializa a través de la Ley de Presupuestos del Sector Público, y las instrucciones complementarias de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda (DIPRES). La Dirección de Presupuestos es el organismo técnico encargado de la asignación de los recursos financieros del Estado. Asimismo, regula y supervisa la ejecución del gasto público, sin perjuicio de las atribuciones que en este ámbito le corresponden a la Contraloría General de la República.

Chile - Consejo Políticas de Infraestructura.

Introducción.

El desarrollo de una política de infraestructura a mediano y largo plazo y su implementación son esenciales para el desarrollo e integración de Chile, pero el retraso en la toma de decisiones estratégicas para su implementación constituye un costo demasiado alto para nuestros ciudadanos.

Es imprescindible reconocer y hacer visible que el desarrollo de una infraestructura de calidad tiene impacto directo en la vida de miles de chilenos, en especial en su calidad de vida y en la consecución de objetivos altamente valorados, como la integración social y el acceso equitativo y no discriminatorio a los beneficios de desarrollo. Se requiere, por tanto, hacer un seguimiento permanente de la infraestructura que Chile y los chilenos –distribuidos a lo largo de todo el territorio nacional– necesitan para vivir mejor, elaborar una política pública que se haga cargo de este desafío, asegurar niveles de inversión que

la sustenten y diseñar una institucionalidad que facilite llevar a la práctica las obras comprometidas y entregue retroalimentación sobre el proceso.

Por esa razón los aquí firmantes convocaron la creación del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) con la misión de contribuir a transformar las necesidades en esta materia en prioridades para la gestión pública. Entendemos que quienes nos desempeñamos en las distintas dimensiones de la actividad empresarial, académica o social, tenemos el deber de aportar a generar soluciones y diagnósticos en esta materia y contribuir a generar una política de Estado que garantice el desarrollo de la infraestructura necesaria para la integración y el desarrollo.

Con este objetivo, el Consejo de Políticas de Infraestructura elaboró el presente documento, “Políticas de Inversión en Infraestructura: Bases para una propuesta”, con el fin de exponer lineamientos que el futuro gobierno debiera tomar en consideración y facilitar la discusión entre los distintos actores políticos, económicos, sociales y académicos.

Carlos Hurtado R. Ministro de Obras Públicas 1990-1994. Bruno Siebert H. Ministro de Obras Públicas 1982-1989. Alberto Etchegaray A. Ministro de la Vivienda y Urbanismo 1990-1994. María Olivia Recart H. Vicepresidenta de Asuntos Externos BHP. Billiton Bruno Philippi I. Presidente SOFOFA 2005-2009. Rafael Guilisasti G. Presidente CPC 2008-2010. Rodrigo Álvarez Z. Presidente COPSA. Eugenio Guzmán A. Decano Facultad de Gobierno Universidad del Desarrollo. José Rodríguez P. Rector Universidad Técnica. Federico Santa María Humberto Peña T. Director General de Aguas 1994-2006. Iván Poduje C. Arquitecto Urbanista Consultora Atisba. José Manuel Urenda S. Presidente AGUNSA Chile. Fernando Agüero G. Presidente Colegio de Ingenieros de Chile. José Miguel García E. Empresario Región de La Araucanía. Daniel Hurtado P. Presidente Cámara Chilena de la Construcción.

Los integrantes del Consejo de Políticas de Infraestructura declaramos y suscribimos lo siguiente:

1. Compartimos la convicción de que nuestro país se encuentra ante la posibilidad cierta de llegar a ser una nación desarrollada en los próximos años. Este proceso solo será plenamente exitoso en la medida en que cada vez más personas reciban los beneficios del crecimiento económico.

2. Tener acceso oportuno y equitativo a bienes públicos de calidad, como es el caso de la infraestructura, es indispensable para lograr este objetivo.

3. Una adecuada infraestructura de uso público mejora la calidad de vida, disminuye las desigualdades, facilita la integración social con equidad y el progreso de las regiones.

4. Disponer de una oportuna y adecuada infraestructura es, además, una condición necesaria para el fortalecimiento de los sectores productivos y para mejorar la competitividad del país.

5. Hoy el país enfrenta importantes déficit en infraestructura, a la vez que el desarrollo económico genera nuevas demandas en este ámbito.

6. Para que Chile y sus habitantes tengan la infraestructura que se necesita debe existir una política de Estado que oriente las decisiones y acciones de largo plazo.

7. Ésta debe sustentarse en una institucionalidad que recoja las demandas de las personas y las regiones, a la vez que asegure los recursos para la ejecución de planes y programas.

8. No tenerla retrasa la solución de problemas, dificulta anticipar nuevos requerimientos e inhibe el desarrollo de proyectos acordes a una visión de futuro del país.

9. De igual forma, no tenerla retrasa al país en su relación con el resto del mundo y con nuestros vecinos, los que sí han hecho grandes esfuerzos en este aspecto.

10. Como integrantes del CPI nos comprometemos a promover la infraestructura que las personas, las regiones y la sociedad necesitan para cumplir sus aspiraciones. Propondremos, asimismo, a las autoridades elementos para una política de Estado para que la infraestructura sea efectivamente una herramienta de integración social y desarrollo.

Italia - Comitato per la Programmazione economica.

Il ruolo del CIPE nell'ambito della programmazione economica.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) è un organo collegiale del Governo presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri e composto dai Ministri con rilevanti competenze in materia di politica economica: è organo di decisione politica in ambito economico e finanziario e svolge funzioni di coordinamento in materia di programmazione della politica economica. La centralità del suo ruolo si manifesta, specificamente, nelle decisioni di allocazione delle risorse finanziarie a programmi e progetti di sviluppo e nell'approvazione delle principali iniziative di *investimento pubblico del Paese*.

Il CIPE principalmente:

- approva i singoli progetti del Programma delle Infrastrutture Strategiche –che nel nuovo Codice dei contratti viene sostituito dalle “opere prioritarie” inserite nel DPP– assegnando le relative risorse finanziarie;

- assegna finanziamenti per determinate opere pubbliche, tra i quali gli “interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa” ex legge 26 febbraio 1992, n. 211, senza approvare i progetti;

- esprime parere sulle Linee guida dei Ministeri in materia di valutazione delle opere pubbliche e l'approvazione dei relativi Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), sui contratti di programma, i piani d'investimento e le convenzioni dei principali concessionari pubblici (Trenitalia, RFI, ANAS, ENAC) e privati (autostradali), gli aggiornamenti dei piani economico finanziari (PEF) dei concessionari autostradali e le operazioni di partenariato pubblico-privato;

- approva il riparto di risorse finanziarie del Fondo Sviluppo e coesione (FSC - già Fondo Aree sottoutilizzate - FAS) e dei Fondi da questo alimentati che operano nei settori

infrastrutture e mobilità, lavoro e politiche sociali, sostegno alle imprese, ricerca, innovazione tecnologica, ambiente, agricoltura, energia, sicurezza, istruzione, beni culturali;

- approva i Piani operativi nell'ambito del FSC 2014-2020, i Patti di competenza territoriale (Patti per il Sud, Patti per le Città metropolitane, Patti per il Centro-Nord);

- approva il Programma nazionale della ricerca, il Programma statistico nazionale, il Programma per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, il Programma per la sicurezza stradale, i Piani per la casa, gli aggiornamenti concernenti:

- il Piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione di gas a effetto serra;

- il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

- la Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile.

- approva e/o finanzia gli strumenti di sostegno alle imprese ovvero Progetti di innovazione industriale, Pacchetti integrati di agevolazioni, Fondo per prevenire la delocalizzazione e approva misure relative all'internazionalizzazione delle imprese;

- approva l'assegnazione di risorse e altre misure inerenti la ricostruzione dei territori colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009;

- approva il riparto di risorse finanziarie del Fondo Sanitario Nazionale, di quelle concernenti le misure compensative a favore dei siti che ospitano centrali nucleari ed impianti del ciclo del combustibile nucleare e quelle del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca da destinare anche a Contratti di sviluppo, di distretto e di filiera;

- approva le relazioni concernenti l'attività relativa al Monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) e al Codice unico di progetto (CUP).

Infrastructure UK.

About Infrastructure UK.

Infrastructure UK (IUK) is a unit within HM Treasury, made up of both civil servants and a number of commercial experts with significant private sector expertise. The unit provides a strategic focus on the UK's long-term priorities across the economic infrastructure sectors.

Its key objectives are to:

- Work across government to develop co-ordinated and effective plans and priorities for UK infrastructure.
- Facilitate long term investment in infrastructure across the public and private sectors.
- Improve delivery of key infrastructure projects and programmes.

We are responsible for:

- The National Infrastructure Plan, which sets out a plan for UK infrastructure over the next decade, identifying the government's strategic objectives and Top 40 priority investments that are vital for future economic growth.
- The infrastructure pipeline, which sets out £383bn of public and private investment, providing transparency for industry and clarity for investors.
- Monitoring infrastructure delivery to ensure key projects are delivered on time and on budget
- Supporting infrastructure investment through the UK Guarantee Scheme.
- Improving the delivery of the UK's critical Top 40 infrastructure priority investments.
- Improving the delivery of public sector assets and services through PPP

National Infrastructure Plan

First published in 2010, and updated annually since, the National Infrastructure Plan is the government's strategic vision for UK infrastructure. It sets out our ambition for infrastructure investment, including:

- Additional public investment in Infrastructure as part of Autumn Statement 2013.
- A list of the Top 40 priority investments in the context of the government's strategic objectives in each economic infrastructure sector.
- What the government has done to improve infrastructure delivery, including action to reduce costs and planning delays.
- Prioritising the delivery of these programmes through the creation of a Cabinet Sub-Committee, chaired by the Chief Secretary to the Treasury.
- Appointment of Lord Deighton, responsible for successful delivery of the Olympics, as Infrastructure Minister.

The government also publishes a National Infrastructure Pipeline on a six monthly basis. This currently represents:

- A forward pipeline of 430 projects and programmes worth more than £383bn of infrastructure investment to 2020 and beyond.
- Most of the value of the pipeline is in the energy and transport sectors, worth more than £200bn and £140bn respectively.
- 25% of the investment in the infrastructure pipeline is publicly funded, 15 % public/private funding, and 60 % purely privately funded.