

PROPUESTA DEL CPI

Creación de Comisión Asesora de Infraestructura Nacional



CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

*La elaboración de este documento fué realizada por
Alberto Undurraga V., Asesor Principal del CPI, **Anaís Perez**,
Asistente de Estudios y sometido a la discusión del Comité de
Institucionalidad del CPI integrado por:*

***Leonardo Daneri, Caralina Binder, Sergio Bitar,
María Cristina Bogado, Víctor Ríos, Vivian Modak,
Jorge Letelier y Marcela Allue.***

Junio de 2021

CONTENIDO

Resumen de la Propuesta	4
I. Diagnóstico y los déficits de la institucionalidad actual	7
II. Experiencia Internacional	10
III. Propuestas Anteriores	12
IV. Otros Organismos Asesores en Chile y Comisión Asesora de Infraestructura Nacional	17
V. Funciones específicas de la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional (CAI)	20

Resumen de la Propuesta

Se propone la creación de una Comisión Asesora de Infraestructura Nacional (CAI) para asesorar y apoyar al Presidente de la República y a los ministros relacionados con infraestructura pública de carácter nacional en lo relativo a la planificación de largo plazo y el monitoreo de dicha planificación.

Se estima que la Comisión Asesora de Infraestructura es una iniciativa posible de impulsar y aprobar en el actual gobierno, dejando esta como legado institucional relevante. Incide en ello que esta propuesta ha sido planteada por la Comisión Nacional de Productividad – CNP, e insinuada por otras entidades de carácter multilateral, como el BID y la OECD.

En efecto, la CNP ha propuesto expresamente en su estudio “Productividad en el Sector de la Construcción” (noviembre de 2020) que se cree la Comisión de Infraestructura, con el propósito de “asesorar a la Presidencia de la República en el desarrollo de infraestructura pública que mejore el bienestar de la población”. Esta propuesta, que desarrolla tres objetivos y seis funciones que se explicitan en este documento, ha sido precedida por dos propuestas similares del Consejo de Políticas de Infraestructura – CPI, a partir de la reflexión transversal en lo político en los años 2016 y 2017, y ha sido parte de la reflexión institucional en los años posteriores.

La creación de una CAI permitirá que la planificación de la infraestructura nacional sea de largo plazo y por otro lado se integre en ella a las diferentes reparticiones públicas que desarrollan infraestructura pública. Asimismo, a nivel regional las autoridades de cada

región podrán definir comisiones asesoras al gobernador para la planificación de largo plazo de la infraestructura de carácter regional. De esta forma, se abordan dos déficits que tiene la institucionalidad chilena en materia de infraestructura pública, que han sido mencionados tanto por la CNP como por la OCDE, y que afectan su desarrollo:

- La falta de planificación de largo plazo sostenible en el tiempo (los distintos gobiernos hacen planes de largo plazo, pero éstos no se sostienen sino que son reemplazados por nuevos planes de largo plazo del gobierno siguiente).
- La falta de integración entre las planificaciones de los distintos ministerios, empresas públicas y en el futuro gobiernos regionales en materia de infraestructura pública (la integración sólo se hace institucionalmente a nivel de presupuesto nacional con horizonte a un año plazo y ocasionalmente hay esfuerzos de integración en diversos gobiernos nacionales o regionales, pero que dependen del énfasis que dan ministros o intendentes específicos y por lo tanto no se sostienen en el tiempo).

La propuesta de la CAI es una solución institucional que se basa en la experiencia chilena en lo relativo a organismos asesores y, fundamentalmente, en la de países que han logrado resolver de buena forma los déficits asociados a políticas de largo plazo de infraestructura y monitoreo de estas, sin reemplazar el rol de los ministerios existentes.

- En Chile existen consejos y comisiones asesoras en distintas materias, destacando el Consejo Fiscal Autónomo, la Comisión Nacional de Productividad, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, el Comité Financiero, el Consejo Consultivo Previsional, el Consejo Superior Laboral, el Comité Consultivo del PIB Tendencial, el Comité Consultivo del Precio de Referencia del Cobre, el Consejo Consultivo de la CONALOG y el Consejo de Concesiones, entre otras.
- En el extranjero destacan en materia de infraestructura la agencia de infraestructura de Australia (Infrastructure Australia), la Comisión de Infraestructura de Nueva Zelanda (New Zealand Infrastructure Commission) y la Comisión Nacional de Infraestructura del Reino Unido (National Infrastructure Commission, NIC). Asimismo, el Banco Interamericano del Desarrollo – BID ha señalado la necesidad de avanzar institucionalmente en figuras como las mencionadas.

Tal como en cada uno de los ejemplos anteriores, la creación de la CAI no busca suplantar el rol de los ministerios, gobiernos regionales y empresas públicas, sino que integrar la planificación de ellas y monitorear su cumplimiento, bajo un enfoque de largo plazo. Tampoco se pretende aislar a los representantes políticos del proceso de tomas de decisiones, sino que busca entregar herramientas e información sobre las cuales los gobiernos y actores involucrados puedan basar sus decisiones. Toda inversión en infraestructura es una decisión política, y por tanto ninguna herramienta puede reemplazarlos.

En efecto, será rol de la CAI integrar la planificación y generar herramientas de evaluación transparentes que permitan mejorar la calidad de las decisiones, y de esta forma construir, publicar y mantener actualizado el Plan Integrado de Infraestructura Nacional a partir de los planes de los distintos ministerios, servicios y empresas públicas. También debiera ser su función generar espacios para que se identifiquen los costos y posibles impactos de los proyectos estratégicos y prioritarios a nivel nacional, para así poder diseñar políticas de mitigación y negociaciones con actores locales, como lo señala la Comisión Nacional de Productividad.

En lo orgánico, proponemos que la CAI sea creada por ley, con nombramientos de sus integrantes por dos tercios del Senado, y nombramiento de su presidente por el Presidente de la República, tal como lo es el Consejo Autónomo Fiscal y, por otro lado, que tenga una secretaría ejecutiva de dimensiones similares a la que tiene la Comisión Nacional de Productividad. Esta conformación le permitiría contar con la autonomía y transversalidad necesaria para poner el foco en planificaciones que trasciendan el ciclo político y con un staff que le permita desarrollar su labor.

Finalmente, hacemos un llamado a conformar una mesa de diálogo con los distintos actores involucrados para proponer esta iniciativa, analizarla globalmente y construir un respaldo amplio que permita que el Ejecutivo envíe la propuesta de la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional al Parlamento como parte de la Ley de Presupuestos 2022, de manera que esté funcionando el año próximo.

I. Diagnóstico y los déficits de la institucionalidad actual

Tal como lo han señalado distintos expertos y observadores nacionales y extranjeros, “no existe en Chile una planificación integrada y de largo plazo que se sostenga en el tiempo, más allá del ciclo político, a pesar de esfuerzos de autoridades de distintos ministerios por proponer iniciativas con ese propósito”¹.

“Respecto a la integración, no hay institucionalidad permanente que permita que las planificaciones de los distintos ministerios, empresas públicas y gobiernos regionales se integren, a pesar de los esfuerzos en determinados períodos que han sido posible gracias a quienes encabezan dichas instituciones, lo que dura hasta que cambian”².

En relación a las definiciones acerca del tipo de infraestructura (y decisiones asociadas) que deben ser considerada de carácter nacional y qué tipo de infraestructura (y decisiones asociadas) deben ser consideradas de carácter regional, este es un proceso en curso por cuanto la descentralización con gobernadores electos está recién en sus inicios, por lo cual no está del todo definido. Sin embargo, es un hecho que habrá decisiones e infraestructura de carácter nacional y decisiones e infraestructura de carácter regional para lo cual una institución como la CAI propuesta debiera jugar un rol muy esclarecedor.

Respecto de planificaciones a largo plazo, aunque con horizontes de plazo diferentes dependiendo de cada organismo, “estas existen y son frecuentes en los distintos

¹ Documento “Visiones que Transforman: Desafíos de Infraestructura Pública”, 2021, Alberto Undurraga, presentado en el marco del proceso “Visiones que Transforman: Proyectando un Chile más Próspero e Inclusivo al 2030”, Fundación Democracia y Desarrollo y Deloitte.

² Ídem.

gobiernos, en cada una de las instituciones que lo integran. Sin embargo, la constante es que el gobierno siguiente las deseche o minimice, haciendo una nueva planificación a largo plazo en cada una de ellas”³.

El resultado de lo anterior es que las políticas públicas de infraestructura son preferentemente sectoriales, faltando visión integral en la mayor parte de los casos, y los planes de mediano y largo plazo muchas veces no se sostienen al cambiar el ciclo político⁴, afectando negativamente el desarrollo de la infraestructura pública necesaria para el desarrollo del país y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Este diagnóstico ha sido observado por distintas instituciones.

- La Comisión Nacional de Productividad – CNP, en 2020 constató que la inversión en infraestructura tiene grados altos de ineficiencia como consecuencia de la falta de una mirada de largo plazo y la falta de coordinación entre las entidades que tienen responsabilidades en el proceso de inversiones. En efecto señala que “las grandes obras de infraestructura pública tardan, en promedio, más de 3 períodos presidenciales en materializarse. En parte, esto se debe a deficiencias tanto en la planificación como la priorización de las obras”⁵. Asimismo, respecto de la falta de coordinación ha señalado “existe falta de integración entre la planificación de las diversas autoridades, observándose horizontes de planificación distintos entre entidades y falta de criterios de decisión en casos tan relevantes como la definición de la modalidad de contrato de una obra”⁶. En ese marco ha propuesto “la creación de una Agencia de Infraestructura”⁷, proposición que se describe en el apartado III.
- La OECD, en 2017, constató que “en Chile, como en la mayoría de los países, el verdadero obstáculo para la creación de infraestructura clave no es la falta de

³ Documento “Visiones que Transforman: Desafíos de Infraestructura Pública”, 2021, Alberto Undurraga, presentado en el marco del proceso “Visiones que Transforman: Proyectando un Chile más Próspero e Inclusivo al 2030”, Fundación Democracia y Desarrollo y Deloitte.

⁴ Una clara excepción de esta situación es la obligación legal que tiene la Dirección General de Concesiones de presentar todos los años un plan quinquenal de los proyectos que están bajo su responsabilidad, lo que permite darle continuidad y transparencia a la planificación, así como ponerla en un horizonte más allá del gobierno en ejercicio.

⁵ Informe “Productividad en el Sector de la Construcción, Resumen Ejecutivo”, Noviembre de 2020.

⁶ Ídem.

⁷ Ídem.

financiamiento, sino los problemas de gobernanza⁸. En efecto, señala que “el sistema de planificación de infraestructura de Chile necesita formular una clara visión a largo plazo y una serie de objetivos para el desarrollo”⁹, para lo cual propone se “debería considerar fortalecer la planificación de infraestructura a largo plazo y la formulación de políticas para lograr los objetivos de desarrollo ... e introducir una visión integrada y coordinada de la planificación de infraestructura, tanto al interior como entre sectores”¹⁰, entre otras recomendaciones.

Por otra parte, el Consejo de Políticas de Infraestructura – CPI ha planteado en diversas oportunidades que en general las instituciones que operan en el ámbito de la infraestructura lo hacen muy bien a partir de sus propias definiciones de visión, misión y objetivos estratégicos. Sin embargo, su falta de coincidencia hace que sea muy difícil la integración, coordinación y complementariedad de sus actividades, perdiéndose importantes niveles de eficiencia y efectividad. Una expresión de lo anterior es que existen horizontes de planeación muy diferentes, prioridades distintas y fuentes de financiamiento diferentes.

Finalmente, en materia de diagnóstico, la falta de planificación integral de largo plazo que se sostenga en el tiempo, le da un rol más allá de lo razonable al Ministerio de Hacienda, lo que es perjudicial para el desarrollo de la infraestructura. En efecto, en la medida que no hay una mirada de largo plazo, la inversión en infraestructura adquiere carácter residual respecto del resto de las prioridades de uso de recursos públicos, a lo más con un crecimiento tendencial. Así es difícil proyectar aumentos de inversión y menos contribuir desde la inversión pública al desarrollo a través de la planificación para la superación de brechas y la creación de nuevas oportunidades.

⁸ OCDE (2017), “Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile: Análisis de Gobernanza de Infraestructura, Éditions OCDE, París.”

⁹ Ídem

¹⁰ Ídem

II. Experiencia Internacional

Existen experiencias internacionales exitosas donde la función de planificar la infraestructura con mirada de largo plazo es delegada en una institución especializada.

En efecto, secuenciar adecuadamente los proyectos de infraestructura requiere establecer procesos de planificación adecuados, sobre la base de criterios de priorización que maximicen los impactos socioeconómicos y mejoren la eficiencia en todo el ciclo de proyecto. Varios países han iniciado agendas de reformas ancladas en el establecimiento de nuevas instituciones. Por ejemplo, Australia, Canadá y el Reino Unido han creado comisiones o centros especializados en infraestructura, conocidos como organismos de infraestructura.

Al referirse a ellos, el BID destaca que “los países de América Latina y el Caribe podrían seguir este ejemplo y fundar instituciones similares. El Consejo de Políticas de Infraestructura de Chile es la única institución de la región que comparte algunas características de diseño de los organismos de infraestructura de los países aquí mencionados”¹¹. Es un reconocimiento importante el que realiza el BID al CPI, pero creemos que el rol de planificación e integración de esta debe estar en una institución pública, y al CPI le corresponde ser un referente de infraestructura del mundo privado y la sociedad civil. En ese sentido, destacamos los siguientes tres ejemplos:

¹¹ “Infraestructura sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post covid-19 de América Latina y el Caribe: un camino hacia más empleo, integración y crecimiento”, Banco Interamericano de Desarrollo – BID, 2020

- Australia: "Infrastructure Australia" es una agencia creada en 2008 (reformada en 2014) que asesora al gobierno y sector privado sobre las inversiones y reformas necesarias para entregar mejores servicios de infraestructura. Tiene dos funciones principales. La primera es fijar la agenda de oportunidades de largo plazo, haciendo una auditoria cada 5 años sobre las necesidades de infraestructura y los desafíos futuros. Adicionalmente publica un Plan de Infraestructura donde se fijan las políticas y reformas necesarias para satisfacer las necesidades identificadas en la auditoria. La segunda función es evaluar los proyectos para las inversiones que son significativas a nivel nacional (AUSD100 MM) y asesora sobre los pasos a seguir para ser incluidos en la lista prioritaria. Esta lista incluye proyectos con desarrollo más completo e iniciativas que están en una etapa preliminar de estudio.
- Nueva Zelanda: "New Zealand Infrastructure Commission" es la entidad autónoma creada en 2019 para mejorar la coordinación de proyectos de magnitud significativa, el uso de la infraestructura existente, y efectuar la planificación de largo plazo, de manera tal que la infraestructura entregue los servicios necesarios, cuando se requieren. Sus funciones son crear estrategias y planes de largo plazo, como también apoyar en el diseño, desarrollo y temas contractuales de grandes proyectos.
- Reino Unido: "National Infrastructure Commission" es un ente público autónomo que forma parte del marco institucional del Reino Unido en lo referido a infraestructura. Su rol es "brindar al gobierno asesoramiento imparcial y experto sobre los principales desafíos de infraestructura a largo plazo"¹². Los objetivos de la Comisión son "apoyar el crecimiento económico sostenible en todas las regiones del Reino Unido, mejorar la competitividad y mejorar la calidad de vida"¹³.

Para cumplir con los objetivos, desarrolla agendas de largo plazo, identifica las principales necesidades de infraestructura económica del Reino Unido y las vías para abordarlas, entre otras materias.

¹² <https://nic.org.uk/about/what-we-do/>

¹³ Ídem

III. Propuestas Anteriores

A. Propuesta de la Comisión Nacional de Productividad

Recomendación: crear vía decreto la Comisión de Infraestructura, en Estudio “Productividad en el Sector de la Construcción”, Noviembre de 2020.

Crear esta Comisión al alero del Ministerio de Hacienda, para asesorar a la Presidencia de la República en el desarrollo de infraestructura pública que mejore el bienestar de la población.

Objetivos:

1. Proponer la estrategia y visión de largo plazo, promoviendo un enfoque estratégico y coordinado de entrega de proyectos.
2. Asesorar respecto de:
 - la capacidad de la infraestructura existente de cumplir con los requerimientos de la comunidad,
 - las necesidades actuales y futuras de infraestructura,
 - las prioridades de inversión, y
 - las materias que limitan o promueven la entrega efectiva y eficiente de infraestructura y sus servicios.
3. Informar a la comunidad respecto del avance de los proyectos.

Funciones:

1. Publicar una auditoría cada 5 años respecto al estado actual de la infraestructura y proyectar necesidades futuras.
2. Publicar un plan nacional de infraestructura a 5, 10 y 20 años basado en la auditoría y planes sectoriales que reflejen una visión consensuada de objetivos buscados.
3. Establecer una priorización de proyectos para cerrar las brechas identificadas y realizar una propuesta de implementación al Gobierno de dichos proyectos, utilizando como insumo los planes sectoriales y los proyectos con prefactibilidad aprobada.
4. Publicar anualmente aquellos sectores y subsectores donde las brechas no están cubiertas por planes o proyectos.
5. Efectuar el seguimiento sobre el plan de largo plazo y lista de prioridades, reportando en abril de cada año al Congreso Nacional el nivel de avance de los proyectos prioritarios al Gobierno.
6. Entregar la información sobre los proyectos que permita a la comunidad hacer seguimiento de las inversiones infraestructura.

B. Propuestas anteriores del CPI

B.1. Propuesta de Consejo Nacional de Políticas de Infraestructura y de Política Nacional de Infraestructura, en documento **“Institucionalidad para la infraestructura Pública (Políticas Públicas de Infraestructura)”**. Abril 2016.

Se señaló que es necesario diseñar una institución que tenga la capacidad de hacer que las agencias interlocutoras que lleven a cabo las políticas y acuerdos establecidos como parte de una agenda integral, coherente y con un horizonte a largo plazo.

Se propuso crear por ley un Consejo Nacional de Políticas de Infraestructura (CNPI), de carácter permanente, conformado por un representante del Presidente de la República (quien preside), más los Ministros de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Transporte y Telecomunicaciones, Agricultura y Hacienda y 4 representantes del CPI.

Funciones:

1. Elaborar la Política Nacional de Infraestructura con horizonte de 20 años, que contemple inversiones en:
 - Infraestructura pública urbana para transporte, edificaciones públicas, educación, salud.
 - Recursos hídricos.
 - Transporte interurbano, red logística y conectividad internacional.
 - Adaptación de nuevas tecnologías a la gestión de la infraestructura y los servicios que presta.
2. Realizar análisis de brecha en infraestructura que sirva de base para analizar planes que se propongan.
3. Evaluar alternativas de financiamiento y APP.
4. Presentar propuestas a la presidencia.
5. Hacer seguimiento anual de los compromisos asumidos por cada institución y publicar sus resultados.
6. Reformular cada 4 años durante el primer período de gobierno, con un horizonte a 20 años, la Política Nacional de Infraestructura:
 - Nuevos objetivos y metas.
 - Avances de los proyectos.
 - Fuentes de financiamiento posibles.

Se propone que como parte de la Política Nacional de Infraestructura el CNPI presente propuestas en los siguientes aspectos institucionales.

1. Poner el sistema de concesiones y APP al servicio de la Política Nacional de Infraestructura a partir de la propuesta del MOP de crear una Dirección General de Concesiones.
2. Creación del mecanismo de gestión de inversiones en recursos hídricos a partir de lo elaborado por el delegado presidencial para recursos hídricos.

3. Desarrollar programa que integre distintos modos de transporte interurbano.
4. Convertir a EFE en el órgano rector de la Política Ferroviaria Nacional.
5. Colaborar con el MTT en el desarrollo de la nueva institucionalidad del sector portuario.

B.2. Propuesta de un Comité Técnico de Inversión en Infraestructura en documento **“Infraestructura para el desarrollo. Construyendo un Chile mejor”, Mayo 2017.**

Se propuso la creación de un Comité Técnico de Inversión en Infraestructura (CTII) como órgano asesor del Presidente de la República. Será labor de este CTII apoyar al gobierno además en:

1. El diseño de una mirada de largo plazo.
2. Definir los objetivos cuantificados de calidad de servicios y productividad.
3. Apoyar a las regiones en la elaboración de sus planes de desarrollo regional y su coordinación con los planes de inversión nacional.
4. Diseñar la institucionalidad que permita materializar una Política de Infraestructura con una mirada de largo plazo, asegurando su eficiencia, eficacia, sustentabilidad y la participación ciudadana.
5. Desterrar las contingencias interinstitucionales que dificultan la ejecución coordinada de proyectos.

Para realizar esta labor se sugiere revisar al menos cuatro aspectos relevantes en el proceso de elaboración y ejecución de una Política de Infraestructura:

1. La proyección de necesidades de infraestructura que el país requiere en el largo plazo. Para ese efecto habrá que considerar las necesidades de vinculación a los mercados mundiales, de mejorar permanentemente la competitividad, la creciente participación de la comunidad y sus demandas de mayor calidad de vida y bienestar.

Esto debería dar origen a una institución de infraestructura, que trascienda los gobiernos y le dé continuidad a las políticas en esta área.

2. La ejecución de las Políticas de Infraestructura debe considerar un sentido de oportunidad, de coherencia y de coordinación entre las acciones que se emprendan.
3. La institucionalidad que se diseñe deberá contemplar las diferentes formas de financiamiento.
4. Una mayor inversión en infraestructura, con una creciente participación del sector privado, debe asegurarle al país la solvencia de las relaciones contractuales a las que se de origen. Para ello será necesario contar con una superintendencia especializada que asegure la probidad en la relación contractual, la simetría entre las partes y la mantención de los equilibrios originales de los contratos, independientemente de las transformaciones que éstos deban experimentar en el tiempo.

Asimismo, se propuso transferir a regiones y otros órganos descentralizados del Estado facultades, equipos y recursos para asegurar la identificación, financiamiento, ejecución, operación y mantenimiento de la infraestructura regional y local.

IV. Otros Organismos Asesores en Chile y Comisión Asesora de Infraestructura Nacional

En la institucionalidad de Chile existen diversos organismos asesores, por lo que crear la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional es coherente con la forma como se han abordado otras materias de políticas públicas. Entre estos organismos destacan el Consejo Fiscal Autónomo, la Comisión Nacional de Productividad, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, el Comité Financiero, el Consejo Consultivo Previsional, el Consejo Superior Laboral, el Comité Consultivo del PIB Tendencial, el Comité Consultivo del Precio de Referencia del Cobre, el Consejo Consultivo de la CONALOG y el Consejo de Concesiones, entre otras.

Entre ellos, la experiencia del Consejo Fiscal Autónomo, de la Comisión Nacional de Productividad y del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano son relevantes para la proposición de la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional.

1. Consejo Fiscal Autónomo:

"El Consejo Fiscal Autónomo es un organismo autónomo creado mediante la Ley N°21.148 del 16 de febrero de 2019, reemplazando al Consejo Fiscal Asesor que había sido creado mediante el Decreto N°545 del 30 de abril de 2013 del Ministerio de Hacienda. Este Consejo es de carácter técnico y consultivo, con personalidad jurídica y patrimonio propio y se relaciona con el Presidente de la República a través del Ministerio de Hacienda.

El Consejo está integrado por cinco miembros, previo acuerdo del Senado, adoptado por los dos tercios de sus miembros en ejercicio, en sesión especialmente convocada al efecto. Sus miembros son expertos de reconocido prestigio profesional y académico en materias fiscales y presupuestarias. Los consejeros duran cinco años en sus cargos, y pueden ser reelegidos sólo por un nuevo período consecutivo y serán renovados por parcialidades, uno por año. El Presidente del Consejo es designado por el Presidente de la República de entre los miembros del Consejo, con una duración de tres años en el cargo o el tiempo menor que le reste como consejero, y puede ser designado para nuevos períodos.

De acuerdo a lo establecido en la Ley, el Consejo tiene por objeto contribuir al manejo responsable de la política fiscal del Gobierno Central”¹⁴.

Basados en este diseño institucional, por la transversalidad política y nombramientos parcializados es que se propone para la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional un consejo de 5 consejeros, elegidos por 2/3 del senado a propuesta del Presidente de la República, con una duración de 5 años renovables sólo una vez.

2. Comisión Nacional de Productividad:

“La Comisión Nacional de Productividad (CNP) se creó por Decreto No. 270, de fecha 9 de Febrero de 2015, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y Ministerio de Hacienda.

Es una institución consultiva, de carácter independiente, autónoma y con un desafío permanente: aumentar la productividad para mejorar la vida y bienestar de las personas. La CNP asesora al Gobierno de Chile en materias orientadas a aumentar la productividad, proponiendo políticas públicas, técnicamente sustentadas, que consideren la opinión de la sociedad civil, con foco en mejorar el bienestar de los ciudadanos.

La Comisión Nacional de Productividad (CNP) cuenta con un presidente y un consejo de ocho miembros, nombrados por el Presidente de la República por un período de tres años. Dichas designaciones, podrán ser renovados por una vez.¹⁵”

¹⁴ <https://www.cfachile.cl/acerca-del-consejo/funciones-y-atribuciones>

¹⁵ <https://www.comisiondeproductividad.cl/>

Asimismo, la CNP tiene una Secretaría Ejecutiva con 12 personas¹⁶.

Basado en este diseño institucional se propone que la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional tenga una Secretaría Ejecutiva que le permita realizar su función.

3. Consejo Nacional de Desarrollo Urbano:

Creada por decreto en 2014, se instruye la creación de un Consejo Asesor del Presidente de la República, denominado Consejo Nacional de Desarrollo Urbano cuya misión es ser un órgano consultivo y asesor que de forma permanente (indefinida en el tiempo) haga propuestas de reformas y verificará el avance en la implementación y el cumplimiento de la PNDU.

El Consejo Nacional de Desarrollo Urbano debe proponer reformas concretas en el marco de la PNDU, reconociendo la necesidad de ajustes institucionales y nuevos énfasis y enfoques de la acción del Estado en materias de Vivienda, Desarrollo Urbano, Transporte y Obras Públicas, entre otras¹⁷.

Está conformado por 31 consejeros y para apoyar el funcionamiento del CNDU, se creó una Secretaría Ejecutiva, compuesta por un equipo profesional multidisciplinario.

La experiencia del CNDU da cuenta que la institucionalidad chilena permite un consejo asesor de la Presidencia de la República, lo que se propone para la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional, junto con el rol de asesora a los ministros relacionados con la infraestructura.

¹⁶ <https://www.comisiondeproductividad.cl/>

¹⁷ <https://cndu.gob.cl/mision-y-vision-del-cndu/>

V. Funciones específicas de la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional (CAI)

A partir de las propuestas anteriores, tanto de la CNP como del CPI se proponen los siguientes objetivos y funciones de la CAI:

Objetivo General:

Asesorar a la Presidencia de la República y a los ministros relacionados con la infraestructura pública de carácter nacional en la planificación a largo plazo de la infraestructura pública y en el monitoreo de dicha planificación.

Objetivos Específicos:

1. Proponer la estrategia y visión de largo plazo, promoviendo un enfoque estratégico y coordinado de entrega de proyectos.
2. Integrar la planificación de infraestructura nacional de los distintos ministerios, empresas públicas y gobiernos regionales en planes coherentes a distintos plazos, de manera de desacoplar dicha planificación del ciclo político.
3. Monitorear el cumplimiento de la planificación.

4. Asesorar respecto de:

- la capacidad de la infraestructura existente de cumplir con los requerimientos de la comunidad,
- las necesidades actuales y futuras de infraestructura,
- las prioridades de inversión social,
- las prioridades de inversión productiva,
- las posibles fuentes de financiamiento público y privado,
- las materias que limitan o promueven la entrega efectiva y eficiente de infraestructura y sus servicios.

5. Informar a la comunidad respecto del avance de los proyectos.**Funciones:**

1. Construir, publicar y mantener actualizado el Plan Integrado de Infraestructura Nacional a partir de los planes de los distintos ministerios, servicios y empresa públicas.
2. Publicar una auditoría cada 5 años respecto al estado actual de la infraestructura y proyectar necesidades futuras.
3. Realizar análisis de brecha en infraestructura que sirva de base para analizar planes que se propongan
4. Publicar un plan nacional de infraestructura en el primer año de cada gobierno a 5, 10 y 20 años basado en la auditoría y planes sectoriales que reflejen una visión consensuada de objetivos buscados.
5. Establecer una priorización de proyectos para cerrar las brechas identificadas y realizar una propuesta de implementación al Gobierno de dichos proyectos, utilizando como insumo los planes sectoriales y los proyectos con prefactibilidad aprobada.

6. Publicar anualmente aquellos sectores y subsectores donde las brechas no están cubiertas por planes o proyectos.
7. Efectuar el seguimiento sobre el plan de largo plazo y lista de prioridades, reportando en abril de cada año al Congreso Nacional el nivel de avance de los proyectos prioritarios al Gobierno.
8. Entregar la información sobre los proyectos que permita a la comunidad hacer seguimiento de las inversiones infraestructura.



CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
133

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl