

BOLETÍN TÉCNICO

# PITRA

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA  
DEL TRANSPORTE

Vol 2. N° 18. Junio 2011



## Virtudes de invertir en la infraestructura del transporte

*Mejorar la infraestructura del transporte existente puede crear trabajos e incrementar la competitividad.  
(Laura D'Andrea Tyson<sup>1</sup>).*

### Introducción

La siguiente es una traducción del artículo “Las virtudes de invertir en transportes”, escrito por Laura D'Andrea Tyson y publicado el 3 de junio de 2011 en The New York Times. Decidimos incluir este valioso documento en nuestro boletín porque creemos que puede dar luz a la comunidad regional en cuanto a la importancia que tiene la inversión bien planificada en materia de infraestructura vial.

### Las virtudes de invertir en infraestructura

La falta, por años, de inversión en la infraestructura de transportes del país se refleja en rutas congestionadas, cuellos de botella en el transporte de mercancías, atrasos en aeropuertos y sistemas de transporte públicos congestionados o inexistentes. Sin embargo, el debate en Washington acerca de cuánto y cuán rápido recortar el gasto público está pasando por alto el cómo invertir en infraestructura de forma significativa y sostenida en el tiempo podría crear trabajos y reforzar la competitividad del país.

El gasto en infraestructura, ajustado por la inflación y la depreciación de los activos existentes, está más

### Comité editorial del boletín



# 2011

Ing. Luis Guillermo Loría Salazar  
Coordinador General PITRA, LanammeUCR

Licda. Irene Matamoros Kikut  
Unidad de Capacitación y Transferencia Tecnológica, PITRA

Mauricio Bolaños Barrantes  
Diseñador Gráfico. Unidad de Capacitación y Transferencia Tecnológica,  
PITRA

o menos al mismo nivel que en 1968, cuando la economía era de un tercio más pequeña. La inversión pública en infraestructura de transporte y de agua, como un porcentaje importante de la producción doméstica, ha disminuido de forma sostenida desde la década de 1960 y se sitúa ahora en el 2,4%, en comparación con el 5% en Europa y más del 9% en China.

Los expertos difieren en cuanto más es necesario invertir, pero acuerdan en que el monto es sustancial.

La Sociedad Americana de Ingenieros Civiles (ASCE), considera, por ejemplo, que se debe gastar 110 mil millones de dólares adicionales al año para mantener la infraestructura del transporte en los niveles de desempeño actuales. La Oficina de Presupuestos del Congreso de los Estados Unidos reportó en mayo que simplemente mantener el desempeño actual del sistema requeriría que el gobierno federal incrementase su gasto anual en carreteras en un tercio, mientras que gobiernos estatales y locales, que comprenden cerca del 55% del capital que se gasta en sistemas de carreteras, incrementasen su gasto anual en una proporción igual o mayor.

El financiar proyectos carreteros cuyos beneficios económicos excedan su costo necesitaría más que duplicar la inversión federal en infraestructura de carreteras desde su nivel en 2010 de 43 mil millones de dólares. Todas estas estimaciones aplican solamente a déficits en gastos económicamente justificables en transportes y carreteras; no incluyen otras aéreas de infraestructura críticas como agua, energía y banda ancha.

El gasto público en infraestructura aumenta la demanda, crea empleos y aumenta el potencial de oferta y de crecimiento de la economía a través del tiempo. La Oficina de Presupuestos del Congreso dice que el gasto en infraestructura es una de las políticas fiscales más eficaces para aumentar la producción y el empleo y una de las formas más rentables del gasto público en términos del número de puestos de trabajo creados por cada dólar invertido.

Estudios indican que cada 1 mil millones de dólares de gasto en infraestructura crean de 11000 (estimación del Presidente del Consejo de Asesores Económicos) a 30000 puestos de trabajo (estimación del Departamento de Transporte para el gasto en infraestructura de carreteras) directa o indirectamente.

La mayoría de estos trabajos se añaden en los sectores de construcción y otros relacionados, afectados por la crisis de vivienda, y la mayoría de ellos están relativamente bien pagados, con salarios entre el percentil 25 y el 75 de la distribución salarial nacional.

La infraestructura pública beneficia al sector privado. Una infraestructura de transporte moderna mejora la productividad del sector privado mediante la reducción de los costes de producción y transporte, y al facilitar el comercio, las economías de escala y métodos de producción eficientes.

Como es de esperar, la calidad de la infraestructura de transporte es un factor importante que afecta las decisiones empresariales sobre la localización de la producción, y la cada vez peor calidad de la infraestructura está haciendo los Estados Unidos un lugar menos atractivo para hacer negocios.

Según el Informe de Competitividad 2010-11 del Foro Económico Mundial, Estados Unidos ocupa ahora el puesto 23 entre 139 países en la calidad general de infraestructura - entre España y Chile. En 1999, Estados Unidos ocupaba el séptimo lugar.

La solicitud de la administración de Obama de un presupuesto de 556 mil millones de dólares para la reautorización del proyecto de ley de transporte de superficie para los próximos seis años es un primer paso importante. Pero cómo se gasta el dinero también es importante. Debido a consideraciones políticas, una gran parte del gasto federal en infraestructura en la actualidad financia proyectos destinados a la creación de capacidad en lugar de mantener la capacidad existente.

Sin embargo, evidencias recientes indican que tanto la rentabilidad de los proyectos para ampliar la capacidad ha ido disminuyendo con el tiempo y que los proyectos para mantener la capacidad a menudo disfrutaban de una mayor rentabilidad.

En una época de austeridad presupuestaria, la asignación de los escasos fondos federales para la infraestructura debe guiarse por el análisis de costo-beneficio y no por asignaciones y subvenciones basadas en fórmulas, como es el caso actual. Es por eso que la Administración

Obama está pidiendo el uso de criterios de rendimiento y la competencia entre los gobiernos estatales y locales para asignar el gasto federal entre proyectos competitivos.

Es por eso que ambos grupos, el administrativo y el bipartidista – liderados por el senador John Kerry, Demócrata por Massachusetts; Kay Bailey, Hutchison, Republicano por Texas; y Mark Warner, Demócrata por Virginia – han propuesto la creación de un banco nacional de infraestructura.

Tal banco se enfocaría en proyectos transformativos de significancia nacional, como la creación de un sistema de tren rápido o la modernización del sistema de control de tráfico aéreo. Tales proyectos son descuidados por los procesos impulsados por la fórmula usada actualmente para distribuir los fondos federales de infraestructura entre los estados y regiones.

El banco también proveería mayor certeza acerca de los niveles de fondos federales para proyectos a mediano plazo al remover de los procesos anuales la injerencia política en las asignaciones anuales y seleccionaría proyectos basados en análisis transparentes costo-beneficio realizados por expertos independientes.

Al banco se le concedería autorización para crear asociaciones con inversionistas privados en proyectos individuales, y esto incrementaría los fondos disponibles y promovería una mayor eficiencia en la selección, operación y mantenimiento de los proyectos. Estas asociaciones – comunes en Europa y otras partes del mundo - a menudo resultan en la terminación temprana de los proyectos, a menores costos y en un mejor mantenimiento de la infraestructura, en comparación con las inversiones realizadas únicamente por entidades públicas.

Pese al rápido crecimiento en la última década, estas asociaciones siguen siendo raras en los Estados Unidos ¿Por qué? Debido a que las decisiones de infraestructura están fragmentadas, con estados, ciudades y municipios que poseen sus propios activos y aplican sus propios criterios políticos y económicos para alcanzar potenciales acuerdos con inversionistas privados. Varios

estados no disponen de legislación que autorice asociaciones y no existen directrices sobre cómo se deben tomar las decisiones.

Aún así, pueden aparecer obstáculos: el representante James Oberstar, Demócrata por Minnesota y anterior presidente de la Casa de Transporte e Infraestructura, se opuso a estas asociaciones y urgió a los funcionarios estatales y locales a evitarlos. Perdió su escaño en 2010; aunque John Mica, Republicano por Florida, que ahora dirige la comisión, apoya el concepto de asociación.

Mejorar las decisiones de inversión en infraestructura a través de análisis costo-beneficio y asociaciones público-privadas es una forma de obtener grandes beneficios con una poca inversión.

Otra forma es la aplicación de un impuesto a la congestión o de peajes e impuestos para que los usuarios privados paguen un porcentaje mayor del costo total por el uso de la infraestructura. Los conductores no pagan en la actualidad la totalidad de los costos del uso de la infraestructura, y otros costos importantes - incluyendo retrasos en el tráfico, los accidentes y daños en las carreteras - corren a cargo de otros conductores y la sociedad.

La tarifa de congestión y más dependencia de los peajes no solo aliviaría los costos económicos y sociales de la congestión, sino que daría señales más claras sobre la demanda de diferentes tipos de infraestructura y reduciría la cantidad necesaria de inversión en infraestructura.

La Administración Federal de Carreteras estima que el uso generalizado de la tarifa de congestión reduciría las inversiones necesarias en carreteras por 20 mil millones de dólares al año. Sin embargo, la tarifa de congestión, a pesar de sus éxitos en Londres y en otros lugares, es probable que encuentre una oposición vociferante, como sucedió en Nueva York, cuando el Alcalde Bloomberg cuando propuso un plan razonable para la ciudad.

Aún cuando se recortan otras formas de gasto gubernamental, debemos invertir más en nuestra infraestructura.

## Referencias Bibliográficas

Artículo original disponible en <http://economix.blogs.nytimes.com/2011/06/03/the-virtues-of-investing-in->

## Programa de Infraestructura del Transporte (PITRA)

### Coordinador General:

Ing. Luis Guillermo Loría, PhD.

### Subcoordinador:

Ing. Fabián Elizondo, MBA.

### Unidades:

#### Unidad de Auditoría Técnica

Coordinadora: Ing. Jenny Chaverri, MScE.

#### Unidad de Investigación

Coordinador: Ing. Fabián Elizondo, MBA.

#### Unidad de Evaluación de la Red Vial

Coordinador: Ing. Roy Barrantes

#### Unidad de Gestión Municipal

Coordinador: Ing. Jaime Allen, MSc.

#### Unidad de Capacitación y Transferencia Tecnológica

Coordinadora: Licda. Irene Matamoros

#### Unidad de Desarrollo de Especificaciones Técnicas

Coordinador: Ing. Jorge Arturo Castro

#### Unidad de Puentes

Coordinador: Ing. Rolando Castillo, PhD.

Ing. Guillermo Santana, PhD.