

La inversión eficiente en infraestructura pública es crucial para el desarrollo de los países. De hecho, la evidencia empírica sugiere que reasignar el gasto público hacia este tipo de inversión, puede aumentar las tasas de crecimiento a largo plazo (Fournier 2016). Aún así, la misma debe basarse en la evaluación objetiva de las brechas de capacidad económica, las necesidades de desarrollo de infraestructura y las prioridades sectoriales/sociales, así como la evaluación prudente de sus costos y beneficios. En general, los gobiernos de ALC preparan planes de desarrollo a nivel nacional y subnacional que incluyen inversiones sustanciales para la construcción, renovación y mantenimiento de la infraestructura pública. La provisión de hospitales, sistemas de tratamiento de agua, escuelas, viviendas públicas, entre otras obras, permite a los gobiernos ofrecer servicios públicos claves para los ciudadanos y crear oportunidades económicas, al tiempo que garantizan la inclusión social y la sostenibilidad ambiental.

La forma en que se contratan obras y equipamientos es fundamental para garantizar que la infraestructura sea eficiente en términos de costos y sustentabilidad. En esta etapa, es crucial seguir principios clave como transparencia, competencia, integridad y eficiencia. La adquisición en proyectos de inversión pública plantea desafíos que son mucho más complejos que los involucrados en la adquisición de servicios o bienes estándar. Por ejemplo, un proyecto de infraestructura de gran envergadura puede requerir múltiples adjudicaciones de contratos ya sea para el diseño, la construcción o para la supervisión técnica y la supervisión. En tales situaciones en particular, el desarrollo de políticas sobre una base *ad-hoc* dificulta la aplicación de una metodología consistente en la elección de modos de diseño y ejecución de proyectos de infraestructura.

La mayoría de los países de ALC (60%), como Brasil, Costa Rica y Ecuador han establecido entidades dedicadas a desarrollar políticas para proyectos de infraestructura dentro del gobierno central. Otro 20% de los países de la región desarrollan políticas para proyectos de infraestructura sobre una base *ad-hoc*. En comparación, solo el 39% de los países de la OCDE tiene una unidad de este tipo en el gobierno central, mientras que el 54% no cuenta con este tipo de configuración institucional permanente.

Otra característica de la región de ALC es la cobertura de las leyes y reglamentos de contratación pública. Estos marcos legales se aplican completamente a proyectos de infraestructura en el 60% de los países encuestados y parcialmente en el otro 40%. Los marcos regulatorios y legales podrían ayudar a enfrentar los riesgos de ineficiencia y corrupción que a menudo están asociados con la adquisición de grandes proyectos de infraestructura debido a su complejidad (como se mencionó anteriormente). Sin embargo, la existencia de instrumentos legales no es suficiente para evitar que sean capturados por intereses particulares, lo que conlleva a la necesidad de salvaguardas institucionales adicionales y reforzadas. Los marcos nacionales y la orientación sobre la realización de infraestructura podrían ser herramientas efectivas para

mitigar aún más los riesgos y el posible oportunismo político. Se podría proporcionar orientación específica adicionalmente dependiendo de los modos de desarrollo específicos o en función de ciertos umbrales.

Metodología y Definiciones

Los datos se recopilaron a través de la Encuesta de OCDE-BID de 2018 sobre Contratación Pública. Veinte países de ALC respondieron a la encuesta. Los encuestados fueron los jefes de adquisiciones de los países, los delegados de la Red Interamericana de Compras Gubernamentales (INGP) responsables de las políticas de compras a nivel del gobierno central y los altos funcionarios de las agencias rectoras y de monitoreo de contrataciones públicas.

“Infraestructura pública” se define como las instalaciones, estructuras, redes, sistemas, plantas, propiedades, equipos o activos físicos y las empresas que los emplean, que proporcionan bienes públicos o bienes que satisfacen una necesidad fundamental por mandato político que el mercado no puede proporcionar por su cuenta.

Existen diferencias importantes entre los modelos de desarrollo de infraestructura (por ejemplo, diseño-construcción, diseño-oferta-construcción, contratación de alianzas, alianzas público-privada, concesión y provisión privada) con respecto a la asignación de riesgos y el control público sobre la construcción de la infraestructura. Consulte la página 91 de OCDE (2015) para obtener información más detallada.

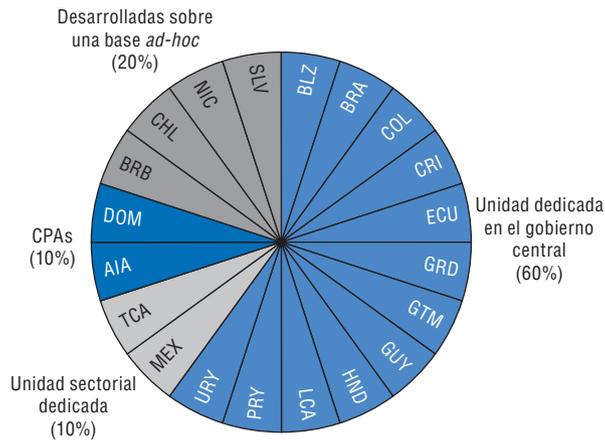
Bibliografía complementaria

- Izquierdo, A., Pessino, C., & Vuletin, G. J. (2018). *Better spending for better lives: How Latin American and the Caribbean can do more with less*. Washington, D.C.: Inter-American Development Bank.
- OECD (2015). *Effective Delivery of Large Infrastructure Projects: The Case of the New International Airport of Mexico City*. OECD Public Governance reviews, OECD Publishing, Paris.
- Fournier, J. (2016), “The Positive Effect of Public Investment on Potential Growth”, *OECD Economics Department Working Papers*, No. 1347, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/15e400d4-en>.

Notas para los gráficos

- 10.13 “Parcialmente” significa que las leyes y reglamentos de contratación pública son parcialmente aplicables y existen leyes y reglamentos específicos para algunos o todos los proyectos de infraestructura. Los datos de Chile son de 2016.

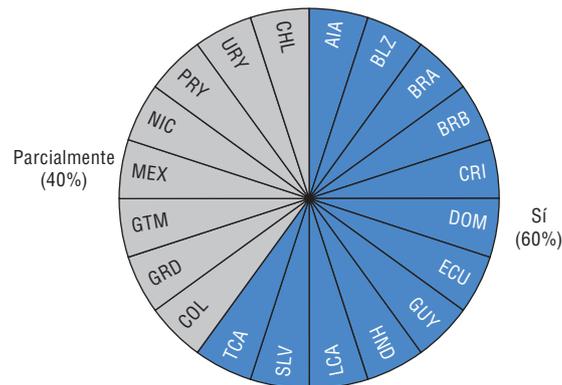
10.12. Entidad (o entidades) a cargo del desarrollo de políticas para proyectos de infraestructura, 2018



Fuente: OCDE-BID (2018) Encuesta sobre Contratación Pública.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888934096293>

10.13. Aplicación de la legislación de contratación pública a proyectos de infraestructura, 2018

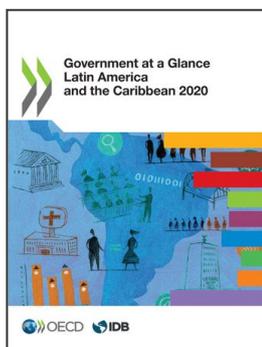


Fuente: OCDE-BID (2018) Encuesta sobre Contratación Pública.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888934096312>

Capítulo 11

Resultados fundamentales del gobierno



From:
Government at a Glance: Latin America and the Caribbean 2020

Access the complete publication at:

<https://doi.org/10.1787/13130fbb-en>

Please cite this chapter as:

OECD (2020), “Contratación pública y proyectos de infraestructura”, in *Government at a Glance: Latin America and the Caribbean 2020*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/0ab2cc20-es>

El presente trabajo se publica bajo la responsabilidad del Secretario General de la OCDE. Las opiniones expresadas y los argumentos utilizados en el mismo no reflejan necesariamente el punto de vista oficial de los países miembros de la OCDE.

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.