

9 - 3

Apertura de la Octava Convención Nacional de Contratistas
de Obras Públicas

Sr. Ricardo Lagos:

Estimado colega y amigo Ministro, Señor Presidente de la Cámara, Organizadores de esta octava reunión de Contratistas de Obras Públicas. Yo quiero en primer lugar expresar mi satisfacción por estar acá esta mañana con ustedes, hace un año estuvimos acá con ustedes en este mismo lugar y pudimos en esa ocasión delinear lo que entendíamos lo que iba hacer la línea gruesa de las actividades del Ministerio durante el sexenio presidencial de Eduardo Frei, hoy día quisiera recalcar también cierta satisfacción al contatar lo que hemos avanzado en este año y que en cierto modo lo que dijimos hace un año se ha podido ir realizando si bien como en todas las obras humanas tal vez no con la continuidad que hubieramos querido ó con la rapidez que hubieramos querido imprimir en algunas áreas, pero si con un ritmo sostenido y que no me cabe ninguna duda ese ritmo va a continuar y se va acrecentar. Podemos hacer un balance físico y decir; "claro en este último año se pavimentaron más de 700 kilómetros de camino", días atrás estuve en una región del país, y en esa región se habían pavimentado 150 kilómetros y uno tiende a olvidarse que antes no hace muchos años atrás lo que Chile pavimentaba en un año eran 150 a 200 kilómetros, ahora se ha hecho en una sola región y eso es consecuencia por cierto no de un Ministerio, ni de un Gobierno sino de un país que ha sido creciendo y que sus volúmenes en consecuencia tiene otras dimensiones.

Hemos sido capaces de incrementar del último año los contratos de conservación global, esta nueva modalidad en la cual se le entrega la mantención de 300 a 500 kilómetros de camino a una empresa para tener que mantener determinado tipo de estándares y en este instante tenemos más de 13.000 kilómetros que están entregados a ustedes los contratistas bajo el sistema de conservación global que creemos que ha sido un sistema general muy exitoso que nos permite mantener el nivel de camino de una manera mucho más eficaz que la tradicional que es un elemento innovador y en el cual por cierto queremos persistir. Otra forma de medir lo que estoy diciendo es el señalar que en el ámbito de la mantención estamos gastando en este año y gastamos el año pasado más de 300 millones de dólares y yo recuerdo cuando en algún momento se planteó que si queríamos ser capaces de mantener de una manera adecuada teníamos que llegar a esta cifra de 300, y a la cifra ya llegamos, bueno a lo mejor nos ayudo un poquito la caída del dólar y en consecuencia acá hay un truco financiero, pero aún con el truco financiero estamos en más de 300 si consideramos el dólar a 400 y no a la caída que ha tenido, ahora lo que quiero decir acá es que tenemos un balance en este año muy positivo pero que sería muy injusto decir que es un balance en este año, porque ese mismo balance lo pudo haber hecho mi antecesor Hurtado respecto a años anteriores, que quiero señalar

con esto; que acá hay una cierta continuidad en la forma en que se ha ido expandiendo el esfuerzo en el ámbito de Obras Públicas muy significativo y lo que hemos hecho en el último año tal vez haya sido consolidar algo que venía y a lo cual hemos agregado un conjunto de elementos que si nos permitiría decir ahora que visualizamos hacia adelante un proceso o un punto de inflexión en los volúmenes que a esta hora hemos manejado, por que este volumen de inflexión, primero, porque de una manera más concreta ya hemos convenido con las autoridades de hacienda el que esperamos mantener un nivel de crecimiento de la inversión en el ámbito de infraestructura del orden del 8 al 10% de crecimiento real anual. Eso fue lo que hicimos el 95' respecto al 94', no puedo decir lo que va a ocurrir el 96' respecto al 95' estamos en el proceso de conversar con las autoridades de hacienda, pero si esperaríamos que las nuevas noticias de un país que va a crecer cerca de un 7% nos permita entonces también, sin que se asuste el Ministro de Hacienda respecto a la expansión de gasto fiscal y los equilibrios macroeconómicos, nos permita avanzar también como hicimos el año anterior, que quiero decir, que cuando señalamos que era perfectamente posible avisar para los próximos 4 a 5 años hasta el año 2.000 un nivel de crecimiento del gasto en Obras Públicas del orden del 8 al 10% de crecimiento real eso se ha cumplido el 95' respecto al 94' y estar casi seguro que el 96' se cumplirá respecto al 95' y eso en consecuencia implica la definición de un rumbo en el ámbito de la política de Obras Públicas que me parece de tremenda importancia del punto de vista de los contratistas, lo segundo, es que también en este año hemos consolidado el tema "Concesiones en Obras Públicas" hemos dado un paso muy importante en este año al definir el tema de la concesión de ruta 5, la cual en su primer tramo Talca - Chillán se hace como ustedes saben a finales de la apertura de la precalificación, esperamos hacer la licitación en el mes de abril la licitación del mes de noviembre y estar adjudicando a fines de año, y eso implica el que hemos tomado una definición que en la práctica al plantear la Ruta 5 de Serena - Puerto Montt, estamos diciendo que estamos incrementando con recursos del sector privado más o menos unos 1.500 millones de dólares que esperamos gastar de aquí al 99', y que por cierto ninguna formulación presupuestaria pública, una cantidad de esa embergadura estaba considerada. Entonces sumemos los dos elementos, la definición de un 8 al 10% crecimiento real en los próximos cinco años de gasto público, y sumemos el segundo elemento que es la definición que estamos diciendo de una contribución del sector privado de estas magnitudes que nos permiten yo diría, ser bastantes, lo que les dije que era nuestra aspiración el año pasado de tener entre 200 y 300 millones de dólares de inversión del sector privado en el ámbito de infraestructura. Y por eso digo que creo que estamos muy cerca de un punto de inflexión, quiero hacer una sola reflexión con ustedes, al nosotros entregar de Serena a Puerto Montt, quiere decir que el punto de vista del presupuesto en Obras Públicas estamos "liberando 50 millones dólares que es lo que gastamos en ruta 5"; entre ampliación, o sea las dobles calzadas lo que estamos haciendo y venimos trabajando y la mantención. Pero eso quiere decir que estamos en consecuencia, esto lo digo mas bien bajito que no lo escuche el Ministro de

Hacienda, verdad, pero estamos disponiendo de 50 millones adicionales respecto a lo que son caminos transversales respecto a lo que es mantención respecto, es decir, hay acá, respecto a lo que refiera aumento neto en el pasado y que estamos liberando. En consecuencia, digo esto porque me parece que hay un elemento muy importante de lo que implica respecto a la magnitud del salto que vamos dar, acá por cierto, esto ha significado temas complejos de un punto de vista de la ingeniería, ha habido situaciones difíciles que abordar por la magnitud de lo que estamos hablando que van en camino de solución y espero que estemos en conducciones por las modalidades de trabajo del ámbito de concesiones, en los cuales hemos tenido este año también una muy buena relación, una espléndida relación con el grupo de trabajo a doc que sobre este tema que ha creado la Cámara y que nos ha permitido yo creo también poder avanzar con mucha rapidez en este campo.

Al mismo tiempo, yo quiera decirles, y alegremosnos de que el sistema se ha consolidado de tal manera que en este camino Nogales - Puchuncavi, verdad, que el año pasado por esta época llegue acá luego de haber declarado desierta la concesión por condiciones que empareció que era indispensable hacer, bueno ahora se ha licitado hacer, y se ha licitado en condiciones infinitamente superiores a la que tuvimos hace un año atrás, y esto es un elemento en el cual yo quiera recalcar ante ustedes.

Un año atrás Nogales - Puchuncavi, los consorcios plantearon que era necesario un subsidio del orden de los 3 y medio millones de dólares, un peaje de 1000 pesos, este año se presentaron también cuatro consorcios y bien distintos, nadie pidió subsidio, y los consorcios que se presentaron uno pidió 830 otro 810, otro 540 y el que ganó se le adjudicó con 500 pesos de peaje, y el año pasado los cuatro consorcios plantearon mil. Yo creo que acá estamos en presencia de un cambio muy importante que está teniendo lugar en el sector privado, respecto de lo que entiende es el área de concesiones y los niveles de rentabilidad que se aspiren ellos, y eso creo es un elemento tremendamente positivo respecto del país, respecto a los usuarios, por cierto, pero también de la consolidación del área de concesiones y eso implica un reconocimiento por parte de la autoridad a lo que estamos presenciando hoy día. A eso yo quisiera agregar algunos avances que hemos tenido en el ámbito legislativo, etc., y en donde creo por lo tanto que estamos en un momento muy especial del punto de vista de como vemos el escenario hacia adelante y en donde ustedes son un elemento fundamental en tanto crea pueda haber acá, no diría tranquilidad, pero sí una confianza muy clara en que si estos niveles se van a mantener y no hay ninguna razón para que no se mantengan en sus definiciones, respecto en inversión, respecto en introducir nuevas tecnologías, respecto en buscar nueva maquinaria, creo que estamos en condiciones de poder decir, sí, hay razones sólidas para apostar a que el avance que vamos a tener en términos cuantitativos en esta área, también va a tener que ser seguido de un avance mayor al que estamos teniendo en mejoramiento tecnológico, productivo, plazo de las obras públicas en donde vemos con profunda satisfacción vemos que los plazos se están acortando y no alargando como norma general, o sea, se ha descubierto que en verdad el punto de vista en gastos generales si son 12 meses y la obra la entrego en 10, me ahorre 2

meses en gastos generales, y por lo tanto, el tema de cómo hacemos para adelantar los plazos, pasa yo creo hacer un elemento muy central dentro del diseño de la forma que podemos operar hacia adelante. No creo que esté conforme el país de lo que esto significa, del cambio que significa, de lo que usted en 24 meses hacia y ahora lo hace en 18 y a lo mejor ahora en 15, que si hemos tenido una tragedia en el sur, entonces, ahora el puente que se iba hacer en 75 días, que nadie me creyó anuncie en el sur algunos días, ese un cambio de la forma de operar del mundo de los contratistas y ese cambio creo que es muy importante que de alguna manera el país también lo perciba, porque eso habla de un país que se está abriendo, al mundo, ahora junto con eso no me cabe la menor duda que tenemos un conjunto de temas que perfeccionar, primero tenemos las ciertas dificultades yo diría, más aya del ministerio, y el tema que se nos presentan con los contratos en contraloría. Por qué los quiero mencionar acá, porque esto es un elemento de responsabilidad nuestra, también de ustedes, cuando el que está segundo, tercero dice, voy a la contraloría, por favor, creo que lo esencial del sistema chileno es la transparencia del sistema y espero que esto se mantenga así por muchos años, lo que si me parece importante, es cómo mantenemos la transparencia con un grado de mayor eficiencia, no hay eficiencia si nosotros adjudicamos una obra en octubre del año 95', y todavía, a finales de julio del 94' y en julio del 95' estamos todavía con decretos que van y vienen de la contraloría y tenemos emposados 4.000 millones que tenemos que gastar y que no gastamos, entonces, acá hay un elemento en el cual asumo la responsabilidad que tenemos como ministerio, pero nosotros quisieramos explorar la posibilidad conjuntamente con la contraloría, por cierto, y también con ustedes de buscar modalidades en donde entendiendo tiene que haber una instancia de apelación respecto a los actos administrativos y que la contraloría es una buena instancia, como hacemos para que esa instancia tenga modalidades de mayor eficiencia en el tiempo y no tengamos esta situación de alargamiento indefinido, que en determinados casos ocurre, ese es un primer punto. Un segundo punto, tiene que ver, del tema de cómo perfeccionamos la contratación de los estudios en ingeniería, en donde aquí, yo creo estamos teniendo como ministerio, y estamos llegando a los límites de la capacidad operativa al nivel de funcionarios que tenemos, de profesionales que tenemos y de los volúmenes de inversión que manejamos. Si hoy, estamos manejando el doble de inversión de hace 5 años atrás, pero hoy estamos manejando la mitad de la inversión que vamos a tener en 5 años más, acá tenemos un problema mayor del punto de vista de la operación como ministerio y nuestra capacidad de seguimiento, y esto tiene que ver también en consecuencia respecto a los contratos en el ámbito de los estudios en ingeniería, y en donde crecientemente creemos tenemos que tener mayor cuidado en ellos y que nos permite ahorrarnos muchos dolores de cabeza en la ejecución de los cuales ustedes saben mucho más que yo, por cierto, de lo que ello significa.

Tenemos una tercera área que yo veo crecientemente compleja en el ministerio y es el tema de los procesos de expropiación, o sea, tenemos un ministerio hecho para hacer 150

kilómetros de pavimento, 200, no 700, y si a los 700 les agregamos entonces las autopistas por concesión, tenemos un número de expropiaciones absolutamente colapsadas, en que contratamos más gente y que no da más abasto, y ahí tenemos un tema complejo, difícil, en donde también está de por medio el interés fiscal, porque muchas veces, contar de poder avanzar rápidamente llegamos a convenios en donde, bueno, estamos pagando una cifra que a lo mejor es un poquito alzada, vale decir en el ámbito expropiatorio, podemos llegar a tener cuellos de botellas muy serios, y eso es una responsabilidad nuestra pero que también es importante del punto de vista de que en el caso de las concesiones como ustedes saben, las expropiaciones las paga el concesionario. Aquí tenemos otro tema mucho más complejo y es que la concesión la paga el concesionario, y la palabra final del precio de lo expropiado la determina la autoridad fiscal y como alguien me dijo en días pasados, cómo es esto, usted determina el precio final y lo pago yo, yo quisiera tener algo que decir también en este precio final, aquí hay un elemento del ámbito público y privado, y que lo planteo con mucha transparencia aquí, porque es un tema complejo, no fácil resolución, pero en donde si creo que tenemos no es difícil encontrar una solución, tenemos contratos convenios de concesión en lo cual se establece un monto máximo a pagar y pagados en montos máximos es responsabilidad del sector fiscal, pero si creo que acá en el ámbito de concesiones, de expropiaciones nosotros tenemos que hacer una modalidad de supervisión importante. Una cuarta línea que me parece importante es algo que hemos conversado con la Cámara y que tiene relación con cómo somos capaces de hacer y de evitar modalidades de competencia desleal en las licitaciones de contratos en lo que dice en relación con una cierta equiparidad en normas de seguridad y de cumplimiento de derechos laborales por parte de los contratistas, o sea aquí lo que estamos planteando es cómo podemos buscar de común acuerdo, modalidades que nos permitan en alguna u otra forma por así decir, premiar aquellos contratistas o empresas que en nivel de normas de seguridad y cumplimiento de derechos laborales tienen un record superior, a otras empresas. Y en consecuencia si usted puede establecer através de modalidades objetivas que son; las primas de riesgo, por ejemplo, u otras, usted podría tener alguna modalidad en donde amen por cierto, lo que es el precio se sepa anticipadamente, que respecto a estos temas hay empresas que tienen una cierta ponderación a favor o en contra si fuera el caso dependiendo de estas normas objetivas. Esto me parece importante porque en alguna u otra medida eso forma parte de un país que se va modernizando, y como también avanzamos en ese ámbito y como en consecuencia las modalidades por las cuales definimos los contratos estos elementos puedan ser considerados.

Una quinta área, es la que a mi juicio tiene que ver con la forma en que redefinimos el rol de las asesorías de la inspección fiscal, porque aquí tenemos un elemento bien complejo, está el inspector fiscal, y el inspector fiscal ante la magnitud de la obra tiene una asesoría al lado, pero en último término cuando hay alguna situación de discrepancia entre el inspector y la empresa, o el contratista, la empresa asesora como que toma palco, ellos no participan directamente no dan su opinión, es

decir, está bien que la asesoría del inspector fiscal va a decir sí, a mí me consta, casi removieron tantos metros cúbicos de tierra, eso no es sujeto de discusión, está claro eso hizo, pero también hay momentos entre inspector fiscal y empresa la discrepancia termina siendo resuelta en otros niveles y normalmente ahí, la asesoría por así decir, cuya opinión podría resolver buena parte o contribuir a resolver, no juega un rol de mayor participación en este tema, no estoy creando una instancia distinta al inspector fiscal o al contratista, lo que estoy diciendo es cómo definimos estas asesorías del inspector fiscal de una manera más adecuada en donde también hay una mayor responsabilidad por parte de la propia asesoría respecto a lo que se está haciendo, y me parece de que una manera creciente cuando usted va ir a contratos de mayor magnitud como resultados de lo que he señalado anteriormente, ese yo creo va a ser un tema muy importante, muy considerable. Y el sexto punto que quisiera mencionar, dice en relación con el tema de la descentralización, en donde en el ministerio estamos abordando a través de los convenios de programación una modalidad que significa en el fondo, escuchar la voz del gobierno regional expresado a través de su intendente y su consejo regional, en donde ellos están en condiciones de aportar una cierta cantidad de recursos administrados regionalmente, los del fondo del desarrollo regional (FDR), y en donde por la vía del convenio de programación el ministerio de sus fondos sectoriales conviene con las autoridades regionales un determinado programa de inversiones para los próximos años, hemos suscrito convenios de programación con la primera región, segunda región, novena y undécima, y tenemos en proceso prácticamente con todas las regiones del país, pero eso significa que el ministerio por ejemplo con la novena región hace una definición de los montos que esperamos invertir en determinadas áreas en los próximos años, definiciones que deben ser refrendadas por hacienda por cierto, pero que me parece del punto de vista del contratista es muy importante, hoy día usted sabe que de aquí al '99 se van invertir 16.000 millones del paso de jama, pavimentar 150 kilómetros, hoy día se sabe que de aquí al '99 en Guaracolchan en el camino Iquique Oruro, usted debe invertir 6.500 millones para elevar los estándares de cierta calidad, si le interesa más el detalle, usted sabe que los gobiernos regionales están poniendo 35% y nosotros un 65 que no debe tener mayor relevancia, pero que implica un compromiso de otro nivel, y eso significa en consecuencia, que a medida que avancen los convenios de programación, algo que me parece razonable del punto de vista del sector privado, mire, cuénteme más o menos como viene el panorama hacia adelante para yo poder programar mi nivel de inversiones, mis recursos humanos, mis recursos financieros, mis recursos técnicos, bueno creo que a través de la identidad del convenio programación implica un cierto grado de centralización, implica compartir una visión del desarrollo de la región y del rol que juega la infraestructura del desarrollo de esa región por parte del gobierno regional y por parte del gobierno central, y apartir de la visión común de desarrollo decimos muy bien vamos a poner esta cantidad de recursos en este tipo de desarrollo. Entonces así como yo les digo en la I y II región tenemos esos niveles o el mejoramiento

del terminal del aeropuerto a través del sistema de concesión en Iquique o lo que estamos haciendo en la III región de la posibilidad de poder explorar el camino con fines turísticos fundamentalmente entre Bahía Inglesa y Huasco a través de la costa o los que estamos diciendo la posibilidad del camino interior Serena - Ovalle - Illapel, con un nuevo trazo Ovalle - Combarbalá - Illapel para seguir hasta Petorca en la V región y que implica todo un camino interior pero que es una cierta concepción de como estamos disuadiendo el desarrollo de la cuarta región y que nos es solamente el tema del corredor este oeste, verdad, y el paso Uvas negras y el Puerto de Coquimbo, sino que también la necesidad de un camino paralelo interior que implica llegar a zonas que se encuentran en un nivel de aislamiento o de vinculación solo cordillera mar con la ruta central que en este caso va por la costa y si usted sigue hacia el sur, usted visualiza que en cada zona de las regiones del país tiene un conjunto básico de obras estructurantes que fundamentalmente del punto de vista vial, que apunta a un volumen de inversión muy elevado que se va a consagrar a través de un convenio de programación y en donde de aquí a septiembre - octubre usted va a tener prácticamente las líneas matrices de los volúmenes de inversión de aquí al 2.000, no solamente números como las que he dicho a ustedes, sino que mire, calculo vamos a crecer un 9%, claro también usted podría decir, hago otro cálculo, calculo que a nivel de la región de donde está para arriba va empezar a ocurrir. Pero creo que eso va a significar tener en consecuencia un número muy fuerte, si usted llega a la VIII o IX región usted tiene elementos básicos estructurantes como es por ejemplo; decir, bueno todo el tramo de Lonquimay hacia Victoria Curacautín por el lado norte de la novena región o por el lado sur todo el tramo verdad, que va de la ruta principal de Freire hacia Teodoro Smith - Toltén que va a tener en consecuencia una región estructurada con torno 13 de grandes corredores este oeste. Lo que quiero decir con esto, que es lo que empieza a emerger del punto de vista de la descentralización es una cierta programación de la inversión que va a permitir por tanto a los contratistas tanto de nivel nacional como los contratistas regionales poder tener una cierta claridad de cuales son los volúmenes que hay, y a eso se tiene que agregar lo que decía antes respecto al tema de mantención de los convenios de conservación global que estamos en veinte tantos y que yo espero llegar a cuarenta y tantos el año 96' vale decir a lo menos uno por provincia, en consecuencia definir una red básica por provincia que va a ser de cargo del sector privado y que es la red fundamental y esa tiene que tener un nivel de conservación adecuado. Si somos capaces de desarrollar estos cinco puntos muy concretos pero que creo que nos apuntan a lo que nosotros tenemos que ser capaces de mejorar, y a ello le agregamos en donde tal vez podemos ser capaces de pensar que parte de estos temas los podríamos explorar conjuntamente con la Cámara o parte de estos temas conjuntamente con el Instituto de la Construcción, cuyo directorio provisorio está a cargo precisamente del presidente de la cámara y en donde este instituto sea lo mejor la instancia como lo dice la ley que lo creo donde el ámbito público y privado abordan este tipo de materia, y en donde yo creo que un tema

fundamental, es que ocurrir después del punto de vista tecnológicos de las modificaciones de las empresas de la construcción cuando usted se encuentra con un salto tan importante de los volúmenes que estamos hablando, porque ha este presupuesto que tiene el ministerio, usted le está agregando un presupuesto paralelo por la vía de concesiones que es un tercio más, para no referirnos a otro tema que toco el ministro Sandoval que tiene que ver con otra área, lo que implica también un espacio muy grande de inversión en el ámbito de infraestructura y dentro de eso usted tiene el ámbito por cierto que tenemos acá en lo que dice en relación con el ministerio propiamente tal, con lo que se está haciendo en el ámbito de concesiones, con lo que se está haciendo en el ámbito de concesiones en otros ámbitos lo que son los terminales aeroportuarios el que este año usted va a llamar por concesión nuevos terminales aeroportuarios en Iquique, en Serena, en Puerto Montt y en casi todo el sur, de una sola vez y en un solo año y con recursos públicos Balmaceda, bueno, es una forma de abordar el tema distinto y en donde yo creo también que próximamente debieramos tener desafíos similares en el ámbito portuario, por qué, porque todo el mundo dirá que tenemos capacidad portuaria ociosa, si es muy cierto, pero esa capacidad portuaria ociosa no nos sirve para determinado tipo de carga si estamos pensando en otro tipo de carga, como es por ejemplo todo lo que dice en relación con puertos de mayor calado de profundidad si queremos exportar granos del sur de Brasil o del norte argentino, en donde estamos hablando de millones de toneladas y hoy día usted tiene que Antofagasta, Iquique y Arica exportamos cuatro millones de toneladas más o menos, pero si usted quiere aprovechar esto otro estamos hablando entre cinco y diez toneladas de grano, pero que obliga un tipo de inversión distinta, es decir, si eso lo tomamos en serio, yo creo que acá vamos a tener unos niveles que plantean unos desafíos muy importantes del punto de vista del contratista del sector privado y que en ese contexto que yo creo que sería muy indispensable, y es lo que quisiera transmitirles en el día de hoy, que la magnitud de lo que viene siendo muy superior a lo que conocemos hacia atrás, nos obliga a tener digamos un nivel de avance muy significativo y dentro de eso me parece a mí, que es lo que estamos precensando aquí en este sector tiene que tener lugar en otros sectores de la economía del país, tal vez la única inquietud que uno tiene, es en qué medida este gran esfuerzo modernizador que está teniendo lugar porque estamos indudablemente teniendo lugar es el esfuerzo modernizador, es un esfuerzo modernizador que se hace en este sector pero que a ratos uno tiene la impresión que hay otros sectores que van quedando más resagados o que hay que dar un mayor empuje que hace con las empresas más pequeñas, las medianas, cómo se hace un esfuerzo para que allí también se produzca un empuje en esta dirección y en eso yo creo verdad que el crecimiento del país nos permite mirar con un cierto optimismo lo que viene, pero que también ese crecimiento nos debe permitir mirar el que uno tiene sectores resagados del punto de vista social; el tema pobreza, distribución de egresos, uno tiene sectores resagados del punto de vista de la distribución espacial, usted dice, tenemos un estupendo desarrollo en sector costero de la cuarta región, pero

tenemos al interior sectores que estan en un nivel de atraso digamos de un punto de vista de la distribución espacial muy distinto, en donde uno tiene un sector como este que tiene la impresión que va muy rápido en donde yo, escusenme si me salgo del tema, yo veo con mucha preocupación la manifestación de San Carlos de los agricultores, que más allá de las medidas del gobierno etcetera, la sensación que uno tiene es que ellos perciben que hay un conjunto de sectores económicos que están a velas desplegadas, y que en cierto modo ellos van quedando como al margen de este proceso, que el mundo agrícola va quedando al margen en general independiente de todo el mundo, y yo creo que no es posible que un país avance, verdad, con todo sus sectores a velas desplegadas y de repente se nos quede un sector atras, y este es un elemento yo creo muy crucial, porque en el fondo un país es moderno cuando es capaz que el crecimiento llegue a todos los sectores y no queden sectores resagados sean sectores regionales, sectores sociales, sectores económicos. Porque si hay un mayor grado de homogeneidad usted tiene un mayor grado de un diagnóstico común que comparte, y eso yo creo es un elemento con motivo que nos pase en nuestra área, cómo somos capaces digamos de este esfuerzo que se está generando tan grande hacerlo llegar a todos los sectores de un punto de vista regional, de un punto de vista de los que participan en la actividad de la construcción, empresarios, trabajadores, sector público, cómo introducimos eficiencia, medición a la eficiencia y luego cómo somos capaces también de garantizar más allá del sector nuestro ciertos sectores económicos que también sientan que están participando de aquello. Y aquí entonces yo creo que tenemos no cierto, un tema que excede los límites de la cartera de Obras Públicas que tiene que ver también como nosotros entendemos el desarrollo del país, y en ese contexto me parece muy importante de repente digamos hacer un alto y decir que está ocurriendo acá cómo somos capaces de plantearlo en un trafo de país, que estamos concentrando todas las inversiones en ciertas regiones, estamos concentrando todas nuestras inversiones en función de ciertas actividades productivas y otras no, el cual es el rol de todos los caminos secundarios que tenemos del punto de vista agrícola, como vinculamos infraestructura con sectores productivos del mundo real y eso yo creo que nos plantea digamos, una forma más global de poder observar nuestra actividad. Es aquí donde me parece entonces que tenemos ciertos desafíos por así decir, muy fuertes donde la Cámara y el mundo de la infraestructura en general precisamente porque se ha señalado por parte del gobierno que ese es un rol crucial para el futuro y así como nosotros buscamos modalidad de preparación para eso cómo podemos hacerlo de una manera más global respecto a otros sectores. En suma, para concluir con lo que quisiera decirles, es que percibimos acá, que estamos tal vez en un punto de inflexión de lo que ha sido el tema de la obra pública, punto de inflexión que tiene que ver también con lo que nosotros hacemos como ministerio y en donde estoy consciente que ese punto de inflexión significa en lo fundamental pasar a un ministerio de características distintas y eso no es fácil dentro de la administración pública, pero usted está pasando de un ministerio donde las obras públicas se entregan gratuitamente a un

ministerio en donde usted piensa que determinadas obras públicas se paga por su uso, primer cambio, segundo cambio, si usted va a pagar por su uso, usted va a tener un ministerio con obras públicas con financiamiento público y un ministerio con obras públicas con financiamiento privado, en donde la responsabilidad de pensar de la obra pública sigue estando en el ministerio, pero si es con financiamiento privado tiene que generar un espacio de participación al privado que tiene mucho que decir. Tercero, si está pensando en un ministerio que a partir de estos dos elementos anteriores está en condiciones por lo tanto de generar espacios de participación al privado que no implica una abdicación de la función pública, pero indica una forma de incorporar, porque ocurre que ahora la visión de la obra pública está cambiando, y cuarto, por cierto que está pasando de un ministerio que tiene ciertos niveles elevados de centralización producto de la forma de hacerlo a un ministerio más descentralizado y eso implica una forma de ordenamiento distinto y creo que en torno a estos cuatro elementos que son muy importantes tenemos que pensar cómo estructuramos un ministerio más acorde con este gran salto que está teniendo lugar y a partir de las limitaciones que señalé de punto de vista de los recursos humanos que tenemos en el ministerio.

Un punto de inflexión implica desafíos para el sector privado y para el sector público y creo que la única forma de poder aprovechar esta ocasión que creo es muy excepcional, no he hecho el análisis, pero no sé en cuántos periodos de la historia de Chile, de la historia de la Obra Pública uno puede definir periodos tan largos donde va a tener un periodo creciente de crecimiento, con ritmos muy sostenidos y que significan un desafío muy grande a la vez que el país por los niveles de crecimiento que está teniendo va a demandar más infraestructura y en consecuencia creo que estamos frente a estos desafíos en la necesidad de coordinar nuestro trabajo y ese tal vez es el sentido fundamental de reuniones como esta que ustedes están clausurando hoy día, que es intercambiar ideas sobre estos temas y como el ámbito privado puede coordinarse bien entre sí y como a partir de esa coordinación somos capaces de definir también tareas comunes con el sector público y ese es el sentido de mi presencia aquí esta mañana y esperemos que lo que hemos planteado con una visión optimista que tenemos sea también capaz de dar cuenta de las ineficiencias actuales que está a la vista de todos y que es consecuencia de la necesidad que nos hace de modernizarnos más rápidamente, finalmente quisiera decirles que esta visión es una visión compartida en el seno del gobierno, esta visión es compartida en el sentido de entender que todo lo que es financiamiento privado, recibe las reglas del sector privado del punto de vista de los equilibrios macroeconómicos y por lo tanto los equilibrios macroeconómicos operan respecto a lo que es el gasto público con financiamiento público y no respecto al gasto público con financiamiento privado que tiene las reglas propias de la inversión privada, si eso es así, y al ser eso así hemos despejado un elemento muy fundamental respecto de lo que va hacer nuestro nivel de inversión futuro y en ese contexto yo los invito a ustedes a programar sus actividades sobre la base de un crecimiento de esta área de economía en donde un crecimiento del

orden de un 8% como mínimo de una inversión debiera significar también un crecimiento real a lo menos de una cifra similar. Muchas Gracias.

- " En nuestro relevante interes por la infraestructura, señor Ministro, el comité de Obras Públicas, le agradece su valiosísima intervención. Muchas gracias Ministro."-