

M I N U T A

A: Matias de la Fuente  
De: Andrés Ramírez  
Tema: Seminario Política Urbana y Regional  
Ref: Forestal Valparaíso  
Fecha: Santiago, 9 de mayo de 1994

---

B:SEMIPOL2.MIN

El gran desafío del sector infraestructura es lograr la canalización de recursos de inversión pública y privada hacia el sector.

Ello es un aspecto central para una economía en rápido crecimiento, en donde las actividades centrales requieren conectarse fácil y económicamente con las actividades y mercados dispersos en el territorio y en el extranjero.

En el ámbito vial interurbano, nuestro sistema de carreteras ha costado mucho construirlo y mantenerlo, sin embargo, presenta estándares generalizadamente bajos. Las redes comunales requieren urgentes mejoramientos de estándar, construcción de puentes y pasarelas a lo largo de todo el territorio. La red vial básica aún carece de vías protegidas y segregadas que permitan el transporte rápido y seguro que muchos usuarios reclaman con razón y por la cual hay una importante disposición a pagar.

La congestión, especialmente en temporada de producción agrícola y turística, y la altísima tasa de accidentes carreteros llaman a mejorar los aspectos de diseño. El peso de los vehículos, a veces abusivo, requiere de control y gestión.

Los accesos viales a las grandes ciudades, los ejes de alta velocidad y los atraviesos urbanos menores son una preocupaciones importantes de este ministerio.

Dada la gran rapidez con que se endurecen los espacios, el tipo y oportunidad de las decisiones es de gran importancia. En efecto, la localización de la infraestructura y el ordenamiento del espacio resultantes, especialmente en las afuera de las ciudades, lugares en donde se relacionan las redes urbanas y las interurbanas, requieren de las reservas de espacio necesarios para las obras del futuro.

No hacer esas reservas de espacio significará que dentro de poco tiempo se tendrá que pagar mucho más y se deberá hacer con recursos presupuestarios de todo el país, en lugar de asimilarlo

a un costo propio del esfuerzo de urbanización.

Así, hay muchos antecedentes que indican que es necesario y conveniente tomar decisiones prontas en relación con los accesos a las ciudades más importantes del país, especialmente en Santiago.

Pensamos que es conveniente adelantar pronto en los estudios más de detalle en estas materias, para lo cual hacemos un llamado a todos aquellos organismos que tienen responsabilidad en ellas a fin de que en conjunto se definan los aspectos centrales del desarrollo de las ciudades y entre ellos, los de su infraestructura.

Es porque estamos consiente que la ciudad es mucho más que un fenómeno de infraestructura de transporte que requerimos que todos los organismos pertinentes se incorporen a esta tarea, definiendo adecuadamente la totalidad de la problemática. Es necesario también el aporte de nuevas y más amplias perspectivas para mejorar nuestra toma de decisiones, en especial incorporando la perspectiva sistémica, propia de los medios urbanos y regionales especializados, superando así el marco estrecho de tener en cuenta solo crecimientos marginales de nuestras infraestructuras.

Es sobre el conjunto de esta problemática que se deben tomar decisiones, por lo que no es posible esperar tener respuesta a todas y cada una de las consideraciones para definir los cursos de acción. La naturaleza y oportunidad de las decisiones en estas materias obliga a decidir a tiempo, ya que la más de las veces son mayores los costos de las indefiniciones.

El análisis sistémico dentro del cual deben tomarse las decisiones centrales del sector infraestructura debe darse en el marco de la planificación estratégica de largo plazo del sector, que asista al proceso de toma de decisiones que se enfrenta actualmente. Esta planificación debe definir las políticas de inversión, de precios, de regulación y de ordenamiento territorial para el sector, incorporando los mecanismos de mercado y de comportamiento de actores privados como financistas y operadores, como usuarios con rápido crecimiento del los ingresos.

Simultáneamente, debe realizarse un proceso de identificación de los grandes proyectos y de consolidación de políticas, cuya puesta en práctica se hará por los múltiples canales existentes.

El MOP ya adelantó algo en estas materias al realizar, en conjunto con los ministerios miembros del COMINF, estudios para definir la imagen de largo plazo para la zona central y por inquietud propia, la del resto del territorio nacional.

Allí se hacen propuestas de políticas de inversión generales, inscritas en mercados libres de distorsiones y con políticas de precios orientadas al costo marginal de largo plazo.

Es en este ámbito que caben plenamente los aportes que nos presentan hoy Forestal Valparaíso, con el fructífero aporte de la Universidad de Harvard. La identificación de los desequilibrios, externalidades y efectos cruzados que abundan en nuestra economía espacializada son sin duda un paso muy importante y por eso apoyamos decididamente estos esfuerzos.

Son interesantes las contribuciones a la política habitacional, el hacer claridad en materia de costos diferenciales de los servicios de urbanización como son el tratamiento de el agua potable, de las aguas servidas, comunicaciones y otros. La contaminación atmosférica de la ciudad de Santiago nos presenta problemas que desde hace años estamos encarando, pero sus resultados son necesariamente a largo plazo.

Es así que en estas materias el sector público debe realizar a su vez, el esfuerzo de medir cuidadosamente el significado de sus correcciones y definir así los grandes desafíos técnicos y especialmente políticos que ellos plantean. Será labor nuestra plantearlos adecuadamente a la comunidad nacional para su aprobación.

De no corregirse estas distorsiones se acumularán efectos que serán cada vez más costosos en el futuro, por la vía de invertir mal, hacerlo a destiempo, desorientando la acción privada, todo lo cual se traduce en una carga excesiva a los usuarios, con la pérdida de eficiencia de la economía. Para abordar estas materias es indispensable plantear conjuntos coherentes de políticas de inversión, regulación, precios y ordenamiento territorial.

A estos análisis les asignamos la mayor importancia y creemos que todos los ministerios deben tener posición propia sobre ellos, a fin de lograr una verdadera consolidación de políticas que cubra las instancias sectoriales y regionales, con plena participación.