

## OBRAS PUBLICAS: WHERE CAPITALISM SHAKES HANDS WITH THE STATE

Ha sido uno de los desayunos con mayor concurrencia del año. El generalmente enorme salón Regency del Hotel Hyatt de pronto se convirtió en una pequeña sala de reunión. No había donde colocar más mesas. Incluso hubo que sacar la tradicional testera, porque según los organizadores ello ocupaba el lugar de tres o cinco mesas de más de 12 personas cada una.

En pocas palabras los socios de Amcham estaban ansiosos de escuchar las palabras del Ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos para conocer su pensamiento sobre el tema de la Infraestructura en Chile y para tener una primera aproximación con un político de su nivel.

No decepcionó. Ni a los periodistas--que asistieron en masa--ni a los miembros de la Cámara.

A la prensa le entregó un verdadero festín informativo. Anunció en la oportunidad que muy pronto se conocerían detalles sobre el tren rápido a Valparaíso, en el que el Estado tiene mucho interés por su alta rentabilidad social. La decisión, sin embargo, la adoptarán dijo los privados. "Son ellos los que tendrán que hacer los cálculos para resolver si hay o no ~~la~~ inversión. En todo caso nosotros no consideramos subsidio estatal".

Mencionó con especial interés el tren de levitación magnética, uno de los muchos proyectos presentados ante el Ministerio que, según la empresa a cargo Thyssen Henschel significa una inversión de

entre US \$1. 200 y US\$ 1. 300, que se podría recuperar en un plazo de 50 años, con un flujo de pasajeros promedio de 34 mil diarios.

En su ponencia el Ministro Lagos afirmó que las inversiones requeridas para concretar la integración en caminos fronterizos de Chile con el resto del continente llega a US\$ 520 millones. Agregó que , frente al desafío del Mercosur, las buenas rutas deben estar asociadas a buenos puertos. "Que sean "--expresó-- " eficientes y modernos, bastante distintos de los actuales".

Se mostró muy interesado en la pronta aprobación y promulgación de la ley de Emporchi para que los capitalistas privados puedan empezar a invertir en terminales chilenos a partir de 1997. Según expresó esta será una buena forma de llegar a fines de siglo en condiciones de hacer frente al comercio mundial centrado en el sudeste asiático .

X "Si nuestros puertos no son realmente competitivos en la región y son ineficientes y caros, las cargas posiblemente llegarán por los terminales de Callao y/o Buenos Aires. De hecho manifestó ya se ha desviado tonelaje proveniente desde Mendoza hacia Valparaíso al puerto de Buenos Aires, dado que este último terminal presenta menores costos portuarios que el actual puerto chileno.

Para el Ministro Lagos , la necesidad de redefinir prontamente el rol del inversionista privado en los puertos es muy importante, porque así podrá complementarse con el aporte de recursos públicos de US \$ 120 millones.

Pero el Ministro Lagos no sólo dió satisfacción a los periodistas presentes en el desayuno, también cumplió con los empresarios porque le asignó a ellos un rol preponderante en el futuro de la infraestructura del país y, no sólo en los puertos.

Para el titular de Obras Públicas la presencia de dinero privado en el sector es ,en el fondo un dinero social, porque permite que el estado libere recursos para invertir en áreas del sector dónde sólo podría hacerlo el gobierno.

“Quién gastaría un millón de pesos en conectar el agua potable en la casa de un campesino en la Décima Región, por ejemplo”, se preguntó.

Por medio del sistema de concesiones se seguirá dando lugar a que el sector privado invierta en proyectos de infraestructura para disminuir notablemente los déficits del presente y los que se proyectan al futuro, como transporte , puertos y aeropuertos. Se estima que entre la fecha y el año 2 mil la inversión del sector privado vía concesiones llegará a US \$ 4 mil 257 millones de dólares. Osea dinero que el estado dispondrá para cumplir con sus deberes sociales.