

DISCURSO MINISTRO RICARDO LAGOS E.

Por su evolución económica, Chile ha enfrentado durante estos últimos años una creciente demanda de infraestructura pública, sector que muestra niveles de inversión insuficientes.

La experiencia de países desarrollados recomienda cifras de inversión que se sitúen entre el 3% y el 5% del PIB. Nuestro país, en cambio, registra durante los últimos años sólo un promedio de 2,9 %.

AÑO	INVERSIÓN TOTAL	INVERSIÓN EFECTIVA MOP	
1988	22,77%	2,8%	0,82%
1989	25,44%	2,4%	0,81%
1990	26,27%	2,2%	0,69%
1991	24,50%	2,5%	0,72%
1992	26,80%	2,7%	0,75%
1993	28,75%	2,9%	0,79%
1994	26,79%	3,0%	0,78%

Los recursos destinados durante la década pasada a la infraestructura vial llegaron sólo al 30% de lo necesario para su mantención. Esto, sumado a la fuerte expansión del parque automotriz, ha generado un importante déficit en la oferta vial que ahora debemos superar.

RED NACIONAL DE CAMINOS

Distribución por Clase de Camino

	LONGITUD (Kms)	PORCENTAJE
RED BASICA	23.382	29,4%
Nacional	6.610	8,3%
Regional Principal	7.198	9,1%
Regional Secundaria	9.574	12,1%
RED COMUNAL	56.041	70,6%
Comunal Primaria	24.495	30,8%
Comunal Secundaria	31.546	39,7%
TOTAL	79.423	100%

RED NACIONAL DE CAMINOS

Distribución por tipo de camino

	LONGITUD (Kms)	PORCENTAJE
RED BASICA	23.382	29,4%
Hormigón	3.542	4,5%
Asfalto	8.472	10,7%
Ripio	9.166	11,5%
Tierra	2.202	2,8%
RED COMUNAL	56.041	70,6%
Pavimentos	937	1,2%
Ripio	23.072	29%
Tierra	32.032	40,3%
TOTAL	79.423	100%
Hormigón	4.479	5,6%
Asfalto	8.472	10,7%
Ripio	32.238	40,6%
Tierra	34.234	43,1%

Fuente: MOP Vialidad, Julio 1994

DENSIDAD PROMEDIO DE CAMINOS PAVIMENTADOS EN BUENAS CONDICIONES	
ECONOMÍAS DE BAJOS INGRESOS	40
CHILE	342
ECONOMÍAS DE INGRESOS MEDIOS	470
ECONOMÍAS DE ALTOS INGRESOS	8.550

Fuente Banco Mundial, 1994

Una situación similar sufren otras áreas de la infraestructura, como puertos, aeropuertos y obras para satisfacer las necesidades de riego. Este último sector, por ejemplo, se ha visto fuertemente presionado por la expansión de las exportaciones frutícolas, lo que ha obligado a integrar nuevos terrenos a la superficie de riego a través de grandes obras como embalses y canales.

A su vez, es necesario modernizar la infraestructura portuaria que hoy moviliza un 36% más de carga que hace unos pocos años. Lo mismo ocurre con los aeropuertos, que están trabajando con su capacidad al límite: entre 1990 y 1993 el tráfico de pasajeros creció en 84% para los vuelos nacionales y 58% para los internacionales.

Participación Privada

Superar este déficit de infraestructura es la única forma de poder integrarnos al mundo moderno, donde las posibilidades de éxito están determinadas por la capacidad de ser competitivos a nivel internacional.

Nuestro desafío es muy claro, y así lo ha asumido el Gobierno: para seguir creciendo con la tasa del 6% anual que hemos alcanzado en los últimos 10 años, tenemos la obligación de aumentar la productividad y esto demanda, principalmente, inversión en educación y en infraestructura.

RED NACIONAL DE CAMINOS
Distribución por Estado de Carpeta

	MALA		REGULAR		BUENA	
	KMS	%	KMS	%	KMS	%
Hormigón	498	13%	1.762	45	1.611	42
Asfalto	1.794	19,7	1.287	24	5.135	56,3
Riplo	5.736	17,8	22.154	68,7	4.348	13,5
Tierra	17.700	51,7	15.515	45,3	1.019	3
TOTAL	25.728	32,4	41.582	52,4	12.113	15,2%

Fuente: MOP Vialidad , 1994

DENSIDAD PROMEDIO DE CAMINOS PAVIMENTADOS	
ECONOMÍAS DE BAJOS INGRESOS	170
CHILE	813
ECONOMÍAS DE INGRESOS MEDIOS	1.660
ECONOMÍAS DE ALTOS INGRESOS	10.110

Fuente Banco Mundial, 1994

AÑO	DESEMPLEO	PGB	INFLACION
1989	5,3	9,9	21,4
1990	5,7	3,3	27,3
1991	5,3	7,3	18,7
1992	4,4	11	12,7
1993	4,5	6,3	12,2
1994	5,9	4,2	8,9
1995	5,4	6,5	8

Fuente: Banco Central, Instituto Nacional de Estadísticas

Nota: Cifras de 1995 corresponden a proyecciones.

Sin embargo, por su envergadura, la solución de los problemas en infraestructura no puede ser abordada sólo por el sector público, sino que también requiere la colaboración de capitales privados.

Por esta razón, además de un aumento sostenido en la inversión estatal del orden del 10% anual, el gobierno puso en marcha un sistema de concesiones de obras de infraestructura que permite la participación de inversionistas privados.

Se definió como criterio general que se recurrirá a la inversión privada cuando las obras traigan como consecuencia directa un aumento de la producción de agentes privados y, por lo tanto, se pueda cobrar por su uso. De esta forma se vincula la utilización de la infraestructura con el costo equivalente a un factor de producción adicional: la construcción y mantención de las obras.

Este sistema permitirá además liberar importantes recursos públicos, lo que permitirá concentrar los esfuerzos fiscales en aquellas áreas más pobres, donde si no invierte el Estado no invierte nadie. Esto es lo que hemos definido como infraestructura social.

Infraestructura Social

Esta área tiene relación con el gasto en infraestructura para satisfacer las necesidades básicas de la población. Es un tipo de inversión que no tiene una relación directa con el aumento de la producción, pero que influye en la calidad de vida de los habitantes.

Muchas veces, la diferencia entre una persona pobre y otra que no lo es, radica en el acceso que tiene a servicios de infraestructura mínima tales como agua potable, servicios sanitarios y conexión física con otras áreas geográficas. La carencia de este tipo de equipamiento deriva generalmente en problemas de salud y menores oportunidades de educación y empleo: es decir, el conocido círculo de la pobreza.

En este contexto, todos los proyectos ejecutados por el Ministerio de Obras Públicas tienen de alguna u otra forma un fuerte impacto social. Sin embargo, durante el año 1995, este Ministerio concretó una inversión de 60 millones de dólares en las comunas más pobres de Chile, lo que benefició directamente a 800 mil habitantes.

Las obras consisten en construcción o mantenimiento de caminos que conectan a localidades aisladas; estudios y construcción de sistemas de agua potable rural; mejoramiento y construcción de canales y sistemas de regadío y, finalmente, mantención y construcción de caletas pesqueras.

Por otra parte, en 1995 se construirán o mejorarán a través de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas más de 45 escuelas o Liceos, 15 policlínicos o consultorios, 3 hospitales, 7 jardines infantiles y 5 comisarías. Todo esto beneficia a comunas integradas al Programa Nacional de Superación de la Pobreza.

Infraestructura para la Integración

Un área de preocupación para el Ministerio es en el tema de infraestructura para la integración. Si no existen caminos, puertos y aeropuertos que unifiquen de manera eficaz a nuestra región, toda la retórica que suele acompañar a este tema no tiene ninguna posibilidad de desarrollarse.

Este aspecto adquiere especial importancia ahora, cuando el Océano Pacífico es escenario de una gran actividad económica, la que se inició en el hemisferio norte pero que ya se está extendiendo a toda la cuenca oceánica. En efecto, las tasas de crecimiento del Asia-Pacífico y su aumento de participación en el producto mundial demuestran el gran dinamismo que ha alcanzado esta zona en los últimos años.

De hecho, el principal socio comercial de Chile es el Asia-Pacífico, aunque para el resto de los países del Cono Sur esta región ocupa lugares secundarios detrás de Europa y América del Norte. Sin embargo, si el desarrollo de esta zona del planeta se mantiene y las economías latinoamericanas continúan con su proceso de apertura, es indudable que los niveles de intercambio deben crecer.

En este contexto, Chile tiene ventajas comparativas para ser la puerta de la región hacia el Pacífico: ofrece una economía estable, las cuentas fiscales están equilibradas y existe una buena integración comercial con el mundo -las exportaciones alcanzan el 35% del producto. Asimismo, el país posee un sector de telecomunicaciones consolidado, una oferta energética adecuada a la demanda y un mercado de capitales doméstico dinámico.

Además, la infraestructura está en proceso de convertirse en una buena base de operaciones para la actividad productiva. Durante el período 1995-2000, el país invertirá más de 600 millones de dólares en infraestructura para la integración, como caminos, puertos y aeropuertos.

Infraestructura Productiva

Es obvio constatar que, desde el punto de vista del aumento de la producción, invertir en infraestructura permite agregar valor a cada uno de los productos que nuestro país exporta. Según el Banco Mundial, muchos estudios demuestran la correlación existente entre inversión en infraestructura y crecimiento del Producto Geográfico Bruto.

Es verdad que se podría argumentar que muchas veces es el aumento del Producto el que genera una mayor inversión pública. Pero, al recorrer nuestro país, resulta evidente que muchas obras de infraestructura son una suerte de catalizador del desarrollo económico de la zona beneficiada.

Por ejemplo, un nuevo camino permite explotar el bosque y trasladar la materia prima hasta las plantas de procesamiento y luego hasta el puerto; un embalse asegura el riego continuo de miles de hectáreas con potencial agrícola; una ruta en buen estado permite reducir instantáneamente las pérdidas por deterioro de la fruta destinada a la exportación.

Por eso, el Gobierno se ha propuesto que, durante el período 1995-2000, la inversión pública en infraestructura tendrá un crecimiento real anual promedio del 9%. Esto se traduciría aproximadamente en 3.000 millones dólares para vialidad interurbana y otros 1.000 millones de dólares para vialidad urbana, además de 350 millones de dólares para la ampliación de la red del Metro.

En relación a Obras Portuarias, el aporte público se restringirá al orden de 180 millones de dólares de tal manera de abrir un nuevo espacio al sector privado. En Aeropuertos esperamos alcanzar los 90 millones de dólares, sin perjuicio nuevamente de las inversiones que ya está efectuando el sector privado vía ley de concesiones.

En el ámbito de Riego se pueden estimar para este período inversiones públicas por 280 millones de dólares y en relación a equipamiento comunitario (edificación de servicios públicos y restauración de edificios patrimoniales) alcanzaremos la cifra de 750 millones de dólares.

Si además consideramos las cifras conservadoras de inversión privada vía mecanismo de concesión de obra pública, totalizamos sólo por este concepto un monto cercano a los 2.500 millones de dólares, incluyendo vialidad interurbana, vialidad urbana, puertos, aeropuertos y tratamiento de aguas servidas.

Concesiones de obras públicas

El sistema de concesiones está consolidado y se expande a una velocidad adecuada. Durante este último año se han logrado avances fundamentales gracias a la madurez obtenida por los inversionistas, a la experiencia que hemos acumulado en el Ministerio de Obras Públicas y a las reformas legales que permiten flexibilizar el proceso de financiamiento.

En septiembre de 1995 se inauguró la primera obra construida gracias a este sistema, el Túnel El Melón. Además, ya está listo el esquema y calendario de licitación de la Ruta Panamericana que requiere por sí sola una inversión superior a los 1.300 millones de dólares. Y, con la licitación de las tres primeras obras, durante 1996 se iniciará un ambicioso plan de concesiones urbanas

CONCESIONES INTERURBANAS OBRAS POR CONCESIONAR DURANTE 1996	MMUS\$
Sistema Santiago - Valparaíso	250
Ruta Santiago - Los Andes	50
Aeropuerto Carriel Sur, Concepción	5
Aeropuerto La Florida, La Serena	2
Aeropuerto El Loa, Calama	2
Complejo Aduanero de Los Andes	5

CONCESIONES RUTA 5 OBRAS POR CONCESIONAR DURANTE 1996	MMUS\$
Los Vilos - Santiago	110
La Serena - Los Vilos	180
Santiago - Talca	80
Autopista Santiago - San Fernando	175
Chillán - Collipulli	120
Collipulli - Temuco	160
Temuco - Río Bueno	100
Río Bueno - Puerto Montt	100

CONCESIONES URBANAS OBRAS POR CONCESIONAR DURANTE 1996	MMUS\$
Mejoramiento Américo Vespucio	120
Sistema Norte-Sur	80
Sistema Oriente-Poniente	154

Aunque desde el inicio del programa se ha contado con la participación de empresas extranjeras, su número es cada vez mayor. En parte, este interés se explica por las atractivas disposiciones legales destinadas a atraer inversión extranjera a nuestro país y por las proyecciones económicas para los próximos años.

Hasta ahora sólo se han entregado en concesión caminos y aeropuertos, pero no puedo dejar de presagiar la incorporación de nuevos proyectos, tales como puentes, puentes, y ferrocarriles, los que en su mayoría surgen desde el espíritu creativo y emprendedor del sector privado.

RICARDO LAGOS ESCOBAR
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS
REPÚBLICA DE CHILE