

DISCURSO BORRADOR MINISTRO R.L.

Es hoy día ya un lugar común decir que estamos trabajando en una economía global. Esto significa que nuestro país va a tener que aceptar el desafío de pertenecer a un mundo económico sin fronteras en el cual su posibilidad de éxito va a estar determinada en tanto seamos capaces de tener una competitividad de nivel internacional y en último término, mantener un nivel de productividad creciente.

Sabemos que los países con milagros económicos no existen. Lo que hay son países con arrollador dinamismo económico, en cuyo origen vemos un importante esfuerzo de inversión en Educación y en Infraestructura: la relación entre el nivel de infraestructura de un país y sus niveles de producción es muy simple.

En países como Japón o Estados Unidos, las matrices de insumo/producto muestran por ejemplo que las telecomunicaciones, electricidad y agua potable son usados en los procesos de producción de casi todos los sectores y que el transporte es un insumo para cualquier bien.

Pero los usuarios no presionan por infraestructura sólo para satisfacer su demanda inmediata sino también para elevar su productividad vía, por ejemplo, reducción de costos de transporte, accesibilidad a nuevas áreas con potencial de desarrollo, reducción de los tiempos de espera en los puertos, etc...

Nuestro desafío resulta entonces muy claro y así lo ha asumido el Gobierno: estamos obligados en aumentar la productividad y esto quiere decir, principalmente, inversión en Educación y en Infraestructura.

¿Infraestructura, para qué?

Al iniciarse esta administración fijamos las tres líneas de acción en materia de infraestructura:

Primero, Infraestructura para la solución de necesidades básicas.

Segundo, Infraestructura para mejorar los procesos de integración económica de los espacios regionales.

Tercero, Infraestructura para el mejoramiento de la producción de nuestro país.

Social:

Nuestra primera área de preocupación dice relación con el gasto en infraestructura para satisfacer las necesidades básicas de la población, inversión que no tiene un correlato directo con el aumento de producción.

Cuando el gasto en infraestructura tiene que ver con el aumento de la producción, podíamos pensar en el pago por el uso de las obras, vinculando la utilización de la infraestructura al equivalente costo de un factor de producción adicional.

Distinto es cuando estamos hablando de la infraestructura para necesidades básicas.

Muchas veces desde el punto de vista meramente técnico la diferencia entre un individuo pobre o no está en el acceso que dicho individuo tiene a servicios de infraestructura mínima tales como agua potable, servicios sanitarios y conexión física con otras áreas. La carencia de estos resulta generalmente en problemas de salud y menor oportunidad de empleo: el conocido círculo de la pobreza.

Ahora bien, tenemos que estar conscientes de que diferentes tipos de obras de infraestructura tienen diferentes efectos sobre el mejoramiento de la calidad de vida y la reducción de la pobreza: acceso a agua potable y servicios sanitarios tiene consecuencias directas en reducir la mortalidad y la morbilidad además de aumentar la capacidad productiva de los beneficiados; acceso al riego, o a una caleta pesquera, permite asegurar en el tiempo una actividad productiva que dará el sustento básico a la familia involucrada.

De la misma forma cuando construimos un camino o un puente que asegure el acceso durante todo el año, incluido el invierno, a localidades apartadas estamos produciendo un salto cualitativo y cuantitativo en el bienestar de nuestros compatriotas. En nuestro permanente contacto con la gente de regiones podemos palpar cuán importante resulta ser una determinada obra desde el punto de vista del desarrollo social: nada más, por ejemplo, que un joven pueda acudir regularmente al colegio a pesar de la lluvia y del camino cortado.

Entendemos también que, para los habitantes de la ciudad, el costo de transporte es de gran incidencia en relación al ingreso disponible por lo que el hecho de descongestionar, ampliar vías, segregar pistas para el transporte público y ampliar la red de metro son algunas de las medidas que mejoran substancialmente la calidad de vida de los ciudadanos.

Todos los proyectos ejecutados por el Ministerio de Obras Públicas tiene de alguna u otra forma un impacto social. Sin embargo, durante el año 1995, este Ministerio concreta 238 proyectos por un monto de 60 millones de dólares en las comunas más pobres de Chile, comunas priorizadas en el Programa Nacional de Superación de la Pobreza. Estos proyectos benefician directamente a una

población de 800 mil habitantes. Estos proyectos consisten en construcción o mantenimiento de caminos que conectan a localidades aisladas, estudios y construcción de sistemas agua potable rural, mejoramiento y construcción de canales y sistemas de riego y, finalmente, mantención y construcción de caletas pesqueras.

Finalmente, en 1995 se construirán o mejorarán a través de la Dirección de Arquitectura más de 45 escuelas o Liceos, 12 policlínicos o consultorios, 2 hospitales, 5 jardines infantiles y 5 comisarías, todo esto en las mismas comunas priorizadas por el Ministerio de Planificación.

Integración

La retórica que tradicionalmente acompaña el discurso de la integración, no tiene ninguna posibilidad de desarrollarse si no hay una infraestructura que unifique de una manera eficaz a nuestra región.

Los espacios regionales de Estados Unidos tienen hoy una norma de integración distinta a la que tenían antes de la segunda guerra mundial. En Europa uno de los elementos centrales para la integración ha sido la transferencia de recursos públicos a nivel internacional, donde los países más desarrollados como Alemania, Francia y otros, hicieron transferencias de recursos no reembolsables a los países que se integran a la Comunidad, como España y Portugal, en condiciones que para nosotros en América Latina resultan tal vez insospechadas.

Chile tiene ventajas para ser la puerta al Pacífico: puede ofrecer una economía de bajo riesgo, estable, las cuentas fiscales están equilibradas, con una buena integración al mundo -las exportaciones alcanzan el 35% del producto- un sector de telecomunicaciones consolidado, una oferta energética adecuada a la demanda, un mercado de capitales doméstico dinámico y una infraestructura que está en proceso de convertirse en una buena base de operaciones para la actividad productiva y de integración.

El Océano Pacífico se ha convertido en el escenario de una gran actividad económica, que se ha iniciado en el hemisferio norte y está progresivamente incorporando a toda la cuenca oceánica. En efecto, las tasas de crecimiento económico y el aumento de la participación en el producto mundial del Asia-Pacífico nos muestran el gran dinamismo de esta zona del mundo.

La relación comercial de los países del Cono Sur y el Asia Pacífico, es heterogénea, Chile tiene su principal socio comercial en el Asia, a diferencia de los países del cono sur, en que el Asia ocupa lugares secundarios, en relación a Europa y América. Japón es el principal origen y destino de nuestros flujos comerciales.

Si miramos hacia el futuro, de mantenerse el dinamismo de esta área del planeta y de continuar la tendencia a la apertura comercial de las economías latinoamericanas, la proyección que se podría esperar es un crecimiento de los niveles de intercambio.

En relación a los acuerdos internacionales, el análisis de diferentes escenarios de incorporación de Chile al Nafta, Apec y el Mercosur, indican que una asociación de Chile con Mercosur generará impactos significativos en el comercio exterior de Chile que se producirán en el corto plazo, especialmente en los corredores de integración física. Los efectos de Nafta y Apec están más relacionados con el aumento de inversiones, por consiguiente el efecto en el comercio se producirá a mayor plazo.

Concretamente, durante el período 1995-2000 se invertirán más de 600 millones de dólares en infraestructura para la integración, sumando los aportes públicos y privados vía concesiones de obras públicas.

Productividad:

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 estamos exportando.

Según el último informe del 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 que genera una mayor inversión pública pero al fin y al cabo, y queremos señalarlo con profundo convencimiento, nos resulta evidente al recorrer el país el hecho de que el mejoramiento o construcción de ciertas obras han estado a la base del desarrollo económico de la zona beneficiada: un nuevo camino permite explotar el bosque y trasladar la materia prima hasta las plantas de procesamiento y de esta hasta el puerto; un camino arreglado permite reducir instantáneamente las pérdidas por deterioro de la fruta destinada a la exportación; un embalse asegura el riego continuo de miles de hectáreas con potencial agrícola; un aeropuerto moderno permite un crecimiento del flujo de pasajeros y del turismo; un camino longitudinal costero incorpora al país vastas zonas postergadas con el consiguiente beneficio en el uso de suelo; un nuevo muelle descongestiona el puerto y acelere el intercambio de bienes... .

En resumen, una nueva obra es una suerte de catalizador del permanente espíritu chileno de superación y búsqueda de bienestar.

En cuanto a inversión pública esperamos para el período 1995-2000 un crecimiento real anual promedio del 9%, lo que se traduciría aproximadamente en 3.000 millones dólares en vialidad interurbana para el mismo período. En cuanto a Vialidad Urbana proyectamos una suma cercana a los 1.000 millones de dólares y 350 millones de dólares en ampliación de la red del Metro.

En relación a Puertos, el aporte público se restringirá al orden de 180 millones 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 del riego se pueden estimar inversiones públicas por 280 millones de dólares en el periodo 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 vía mecanismo de concesión de obra pública, totalizamos sólo por este concepto un monto cercano a los 2.500 millones dólares, incluyendo sólo vialidad interurbana, vialidad urbana, puertos, aeropuertos y tratamiento de aguas servidas.

¿Cuál es la clave?

La clave está en entender que la infraestructura con financiamiento privado no reemplaza el gasto público, es un complemento adicional.

¿Y qué hacemos entonces con el gasto de infraestructura del sector privado?

Lo agregamos a la definición que tenemos del aumento de inversión pública. En otras palabras, la inversión privada permite al estado liberar recursos manteniendo los niveles de inversión pública.

Nuestro Programa de Concesiones se ha consolidado durante el año 1995 con la adjudicación de 2 grandes carreteras transversales y de 2 aeropuertos además de otros caminos de menor valor pero sin precedente en la historia de nuestro país. En Septiembre se inauguró la primer obra pública por Concesión: el Túnel El Melón. Además, el esquema y calendario de licitación de la Ruta Panamericana está definido y representa por sí sola un monto mayor a los 1.000 millones de dólares. La participación de 9 consorcios en la licitación del primer tramo Talca-Chillán no puede más que dejarnos muy optimistas frente a los futuros acontecimientos en este ámbito. A lo anterior debemos agregar la madurez alcanzada por los inversionistas nacionales, la experiencia acumulada en nuestro Ministerio y las reformas legales ya aprobadas tendientes a flexibilizar el proceso de financiamiento de estas obras.

Por otro lado durante 1996 veremos el inicio concreto de un ambicioso plan de concesiones urbanas para el Gran Santiago.

En cuanto a la participación de entidades extranjeras éstas se han hecho presente desde el principio del Programa de Concesiones y su número es cada vez mayor. En este sentido a jugado a favor las atractivas disposiciones legales destinadas a favorecer la inversión extranjera en nuestro país.

Para terminar, en materia de Concesiones de Obras Públicas no puedo dejar de presagiar la pronta incorporación de nuevas Obras tales como Puertos, Puentes, Túneles y Ferrocarriles entre otras, la mayoría de ellas surgidas desde el mismo espíritu creativo y emprendedor del sector privado.

Muchas Gracias.