

LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA: UN DESAFÍO PARA EL PAÍS

SEMINARIO ORGANIZADO POR LA CÁMARA OFICIAL ESPAÑOLA
DE COMERCIO DE CHILE

BOGOTÁ, COLOMBIA, 1997
OFICINA DE LA COMISIÓN ECONÓMICA
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

CEPAL

3870

ESTRATEGIA DEL GOBIERNO PARA SUPERAR EL DESAFÍO*

Señor Presidente de la Cámara Oficial Española de Comercio de Chile, señor Embajador de España, señor Secretario Ejecutivo de CEPAL, autoridades, amigos y amigas:

En primer lugar, debo agradecer a la Cámara Oficial Española de Comercio de Chile por haber organizado esta reunión cuyo tema central es la infraestructura pública y el desafío que tenemos frente a ella como país. Agradezco la oportunidad de estar aquí porque me da la posibilidad de intercambiar ideas sobre un tema que me parece de extraordinaria relevancia, tanto desde el punto de vista del desarrollo futuro de Chile como de la forma en que todos podemos aportar –desde distintos ángulos– a la solución de este problema fundamental.

Quisiera comenzar con una reflexión muy simple. Durante los últimos diez años, Chile ha tenido un nivel de crecimiento económico que calificaría de satisfactorio. Sin embargo, este crecimiento comenzó como la recuperación de una situación de crisis o de ajuste que se vivió a comienzos de la década pasada y que, más tarde, implicó la utilización de un conjunto de elementos que estaban disponibles; entre otros, la existencia de una mano de obra subempleada y de recursos de inversión que estaban disponibles para ser invertidos adecuadamente en las necesidades del país. Cuando Chile entra en su décimo o undécimo año de crecimiento ininterrumpido, estos dos elementos tienden a desaparecer. En otras palabras, quiero decir que los elementos que permitieron tener un rápido desarrollo de la economía chilena tienden a ser reemplazados y los nuevos elementos para que el país pueda continuar desarrollándose y crecer tienden a hacerse más complejos.

Por otra parte, es un hecho sabido que, a medida que un país aumenta su ingreso y su producto geográfico, el porcentaje de inversión en el ámbito de infraestructura crece de una manera más que proporcional, tanto en el ámbito de la energía como –particularmente– en el ámbito de la vialidad y aquella de puertos y aeropuertos. En otras palabras, el hecho que la economía chilena haya crecido ininterrumpidamente durante diez años obliga a tener una inversión mayor que la que existía proporcionalmente hace diez años en el ámbito de infraestructura. La experiencia de

*Palabras del Ministro de Obras Públicas, señor Ricardo Lagos Escobar, en el seminario La infraestructura pública: un desafío para el país.

todos los países que tienen un grado de desarrollo mayor que el nuestro nos señala que, a medida que tenemos crecimiento económico, estamos obligados a tener niveles de inversión mayores en el ámbito de infraestructura.

En este sentido, y esto es simplemente una comprobación empírica, en Chile hemos aprendido que la clave de todo proceso de crecimiento permanente y sostenido –más allá de las variables económicas obvias implícitas en todo proceso de desarrollo– se encuentra en dos elementos fundamentales que están detrás de todos los llamados “milagros” que han existido en el último tiempo. Estos dos elementos son la necesidad que tienen los países de volcar su esfuerzo hacia el ámbito de la educación y hacia el ámbito de la infraestructura.

Respecto de la educación, tanto la política del Gobierno del Presidente Aylwin como la del Presidente Frei han apuntado a satisfacer esta necesidad. La demostración más reciente la constituye la configuración de una Comisión Nacional para el análisis del tema educacional, en donde de una u otra forma se está buscando ver cómo somos capaces de generar un nivel de educación que alcance una escolaridad del orden de los diez años para todos los chilenos como mínimo, requisito indispensable para poder tener una capacitación y una productividad adecuada a los nuevos niveles de crecimiento del país.

Conjuntamente con ello, el segundo elemento es la infraestructura. Si el destino de Chile va a estar ligado a la forma en que el país es capaz de insertarse en el mundo globalizado y competitivo, debe reconocerse que el elemento determinante y la fuerza futura de nuestro crecimiento estará determinado, en gran medida, por la forma en que nos insertamos en ese mundo globalizado y por los niveles de crecimiento de nuestras exportaciones. Esto obliga a comprender que nuestra infraestructura debe estar vinculada al sector productivo y, particularmente, a la forma en que este sector productivo es capaz de insertarse en el mundo; por otra parte obliga también a entender que la competitividad de los países, para que sea exitosa, requiere de altos grados de igualdad social.

Lo anterior significa además que la infraestructura tiene que tener un componente social muy fundamental para mantener los equilibrios en nuestro sistema económico, político y cultural. En este sentido el Gobierno de Chile ha considerado tres desafíos fundamentales.

El primer desafío es contar con una infraestructura que esté en condiciones de satisfacer los requerimientos fundamentales desde el punto de vista social. Esto significa tener caminos al alcance de todos los ciudadanos; pavimentos en todas nuestras calles; servicios de agua potable, alcantarillado y procesamiento de aguas servidas; agua potable en los sectores rurales. Es decir, estar en condiciones de garantizar ciertos elementos básicos a todos los sectores de la población en materia de infraestructura.

El segundo desafío apunta a estar en condiciones de poder tener la infraestructura al servicio de la producción; y el tercero, a generar una infraestructura que vincule a Chile a la economía internacional a través de un sistema de puertos y aeropuertos

adecuados y, particularmente, una infraestructura que vincule a Chile físicamente con el resto de los países de América Latina. Es decir, como lo dijera recientemente en su mensaje el Presidente Frei, una infraestructura que signifique que Chile sea puerto de salida a los países del Mercosur hacia el Pacífico, y el país de entrada y puente entre los países del Sudeste Asiático y los países del Mercosur que miran al Atlántico.

Estos tres desafíos implican, en consecuencia, la necesidad de que –desde el punto de vista de nuestra infraestructura– atacemos simultáneamente un conjunto de frentes. Ello implica niveles de financiamiento muy superiores a aquellos respecto de los cuales hoy podemos satisfacer sólo con recursos públicos.

En primer lugar, estos desafíos significan –desde el punto de vista de la producción– la necesidad que el país tenga a lo menos resuelta la existencia de entre 2 y 3 mil kilómetros de carreteras de alto standard, con carácter de autopistas o –a lo menos– de doble calzada. Hoy día, el país solamente dispone, luego de un gran esfuerzo, de 400 kilómetros en este sentido. En segundo lugar, esto significa la necesidad de pasar de 12 000 kilómetros de camino pavimentado a 22 000 en los próximos años, de manera de configurar una red básica de apoyo a esta red de alto standard de 3 000 kilómetros que hemos definido. En tercer lugar, significa plantearse –con el resto de los 55 000 kilómetros de camino secundario– modalidades de conservación superiores a las que hasta ahora hemos logrado obtener.

Quisiera señalar que en los cuatro años anteriores, a través de una política tremendamente exitosa y que planteó con decisión un conjunto de desafíos, el Gobierno, y particularmente las autoridades del Ministerio, fueron capaces de aumentar el presupuesto real de la cartera en más de un 80% y fueron capaces también de aumentar significativamente el promedio de construcción en el ámbito vial, lo que implicó duplicar el que existía a comienzos del año 1990. No obstante lo anterior, los desafíos que tenemos en estas áreas son muy grandes.

Conjuntamente con lo anterior, desde el punto de vista de puertos y aeropuertos, tenemos un déficit, producto –fundamentalmente en la zona central– de las dificultades derivadas del terremoto del año 1985. Esto ha obligado a hacer grandes inversiones en el puerto de San Antonio y a aumentar la modernización de las instalaciones en Valparaíso. Quiero señalar que el total de inversión tanto en San Antonio como en Valparaíso será del orden cercano a los 100 millones de dólares. Aproximadamente 45 millones se invertirán en San Antonio y 53 millones en Valparaíso. Esto va a permitir aumentar en más de un 100% la capacidad de exportación de los mencionados puertos.

Complementariamente, ha habido también hasta la fecha inversión en el ámbito privado, en el puerto de Quintero y en el puerto de Ventanas, del orden aproximado de 50 millones de dólares, y hay proyectos para los próximos dos años por 23 millones de dólares. Esto significa, en consecuencia, que estamos teniendo un aumento sustancial en el ámbito portuario, el que nos permitiría mirar con cierta tranquilidad la situación del país aproximadamente hasta 1998-1999. En la práctica, ello significa que, al término de las inversiones que ha hecho el sector público, queda abierto un desafío importante para el ámbito privado a partir de las definiciones que tiene que

hacer el Gobierno respecto de la forma que este sector puede participar en las concesiones del sistema portuario. Por cierto estas definiciones deben adoptarse mucho antes de la fecha indicada, por cuanto sabemos que las inversiones en materia portuaria tienen un período de maduración de aproximadamente dos a tres años desde el momento de la toma de la decisión hasta que ella está en condiciones de ser implementada.

En el ámbito de los aeropuertos tenemos, también, un déficit importante que creemos que puede superarse a través de modalidades como las que se pusieron en operación para la expansión del Aeropuerto "Arturo Merino Benítez".

Conjuntamente con lo anterior, desde el punto de vista productivo, los esfuerzos que se han hecho en otro ámbito muy importante, el del riego, apuntan también a un conjunto de inversiones del último tiempo, que son de una magnitud muy elevada. En este sentido, el Gobierno aspira a tener una inversión de aproximadamente 450 millones de dólares de aquí hacia el año 2000, que va a traducirse en un conjunto de embalses en distintas regiones del país. De este modo, la superficie regada de Chile aumentará hacia el año 2000 en aproximadamente un 18%. Quiero señalar, respecto de la obras en materia de regadío, que a partir de modalidades de negociación directa con los beneficiarios de las mismas, es decir, con los dueños de las tierras que van a ser regadas por los embalses, el Estado aplica una política que implica una recuperación de aproximadamente un 50 a 55% de la inversión realizada. En este ámbito, también se aplica una política de equidad, en tanto las negociaciones que se hacen con cada uno de los propietarios de los predios son distintas, dependiendo de la condición socioeconómica de los mismos. En algunos casos, se recupera aproximadamente el 95% de la inversión, y en otros, se recupera sólo el 25%.

Conjuntamente con lo anterior, y desde el punto de vista de lo que tiene que ver con sectores de mayor atraso, el país –y también el Ministerio– ha planteado la posibilidad de comenzar a expandir nuestra red vial hacia sectores de menores ingresos, mucho más abandonados y aislados. En este sentido, esperamos configurar hacia finales del Gobierno del Presidente Frei lo que sería una estructura distinta de nuestra estructura vial actual, a través de una sola carretera de Arica hasta Quellón. Además se buscarán las modalidades para tener una carretera paralela a la misma, ya sea una carretera costera cuando nuestra ruta Panamericana va por el centro del país, ya sea una ruta central, cuando la ruta Panamericana va por la costa. Ello se ha comenzado a hacer –en el caso de la Carretera Panamericana que va por la costa en el sector Los Vilos-La Serena– a través de una ruta complementaria interior que iría por La Serena, Ovalle, Combarbalá, Illapel, Petorca y San Felipe, y se avanza hacia una ruta costera desde Antofagasta a Iquique.

Lo dicho apunta a una concepción actual de Chile que estamos mirando con profundo interés, y frente a la cual ha habido un planteamiento por parte del sector privado. Mediante la Ley de Concesiones, el sector privado podrá participar en lo que sería una carretera costera de alto standard entre San Antonio y Concepción. Conjuntamente con ello, hemos tenido conversaciones y esperamos concretar la posibilidad de una ruta de penetración en la Novena y Décima Región, que implique

unir Tirúa hasta la zona de Maullín. Ello permitiría tener una ruta costera además de la actual Carretera Panamericana. En la ruta costera de Santiago al sur, se encuentran sectores de menores recursos, y la posibilidad de tener una carretera que los vincule forma parte también del planteamiento que ha hecho el Presidente respecto de la inversión en infraestructura para combatir la situación de pobreza del país.

Todo este programa que se ha planteado, conjuntamente con otros temas que tienen que ver con infraestructura, que tal vez se abordarán más adelante en esta reunión, significa –desde el punto de vista del financiamiento– un esfuerzo muy grande. Es en este contexto que me gustaría de una manera muy breve hacer una reflexión sobre uno de los temas fundamentales de este Seminario, que dice relación con el rol que pueden tener los distintos actores dentro de lo que hoy día es el tema del financiamiento de las obras de infraestructura.

En ese contexto, quisiera señalar que el financiamiento –en lo que dice relación al ámbito público– de nuestro Ministerio es de aproximadamente 750 millones de dólares para sus operaciones. Los niveles de inversión alcanzan, por ejemplo en el ámbito vial, una cifra del orden de los 370 millones de dólares. Sólo en el ámbito vial, a través del sistema actual de peajes, el país dispone de niveles de ingresos del orden de los 65 a 68 millones de dólares. Esto es, desde el punto de vista vial, el peaje significa aproximadamente una quinta parte de lo que el Estado gasta en infraestructura. Todos los estudios, tanto públicos como privados –como los realizados por la Cámara Chilena de la Construcción–, apuntan a que requeriríamos tener alrededor de 1 500 millones de dólares y no los 750 que tenemos en la actualidad.

Quiero llamar la atención al hecho que esta cifra de 750 millones implica ya un fuerte crecimiento, que ha tenido lugar en los últimos cuatro años. Lo que hemos planteado es alcanzar en un período de 5 años la cifra de 1 500 millones de dólares. Para ello, hemos supuesto que la economía chilena va a continuar creciendo a un ritmo medio del orden de 6%, que los ingresos fiscales, cuando la economía crece en el orden de un 6%, crecen normalmente en un 1 a 2% adicional, por la relación de elasticidad-precio, elasticidad-tributo, que tenemos. En consecuencia, debiéramos tener un aumento de los ingresos del orden del 7 ó 7 1/2% anual, y dada la definición política del Gobierno, habría en consecuencia un aumento promedio para el ámbito del aporte público del orden del 10% real respecto del presupuesto actual. Ello nos permitiría en un período de cinco años, pasar de los 750 millones actuales a aproximadamente 1 250 millones de presupuesto público. Estamos, en consecuencia, planteando la necesidad de tener a lo menos una participación anual del orden de los 250 millones del sector privado en infraestructura pública. Quiero recordar –para que se perciba la importancia de esta cifra de 250 millones– que actualmente, de los 350 millones que se invierten en vialidad, 250 son exclusivamente destinados a mantenimiento y conservación, y sólo 100 millones implican la construcción de nuevas autopistas o nuevas carreteras. Si somos capaces, mediante la Ley de Concesiones, de movilizar entre 200 y 250 millones anuales, quiere decir que –respecto de las cifras actuales– la inversión privada tendría una participación muy decisiva en la expansión de la infraestructura que hasta ahora tenemos.

comercio mundial, creo que Chile debe hoy aprovechar su ubicación geográfica, en tanto la geografía también forma parte de la riqueza de un país. Si no lo hacemos nosotros, lo harán otros. Desde el punto de vista del país, solamente quisiera decir que los flujos del comercio internacional siempre encuentran las modalidades de llegar a los puntos donde quieren llegar.

Existe, por ejemplo, la idea muy antigua de un nuevo canal en el Istmo Centroamericano a nivel. Existe, también, el mejoramiento de puertos que miran al Atlántico y en donde, en definitiva, también desde ellos, si bien por una vía un poco más extensa, se puede llegar al Sudeste Asiático. En consecuencia, tenemos un desafío muy importante de cómo tener una infraestructura vial que nos vincule adecuadamente a nuestros puertos que llegan al Pacífico y cómo estos puertos pasen a ser más eficientes. Es en este sentido que nos parece que lo que estamos planteando en infraestructura nos obliga a ser tremendamente cuidadosos en materia de inversión y tremendamente cuidadosos también en lo que dice relación con la forma en que vamos a expandir los niveles de inversión pública.

Conjuntamente con lo anterior, desde el punto de vista de vialidad urbana quisiera hacer solamente una reflexión con ustedes. Efectivamente, en materia de vialidad urbana también es posible operar mediante la Ley de Concesiones; sin embargo, en esta materia creemos que es necesario tener una programación de carácter global y no soluciones parciales. Últimamente, está de moda hablar de determinados pasos a nivel, cosa que yo creo todos celebramos. Sin embargo, no necesito decir lo que significaría en nuestra Carretera Panamericana el que el Municipio de Buin, de Rancagua o de Rengo, entiendan que requieran hacer pasos a nivel y para ello busquen sellos o estampillas de modo de resolver su problema de una manera individual. En ese caso, el automovilista requeriría comprar sellos o estampillas en Buin, en Linderos, en Rancagua, en Rengo para finalmente llegar a San Fernando.

Lo que quiero decir con esto es que me parece tremendamente importante el resultado del plebiscito de Las Condes realizado en días pasados, cuando la ciudadanía dijo que estaba dispuesta a pagar por tener una mejor infraestructura vial dentro de la ciudad. El principio me parece fundamental. Lo importante es cómo, a partir de ese principio, podemos dar una respuesta global y no una respuesta a través de entes institucionales que, por su tamaño, darán una respuesta que será tremendamente insatisfactoria. Por lo tanto, la dificultad que existe para poder plantear el tema de concesiones es: primero, la necesidad de un plan a nivel de ciudad, de región; segundo, la necesidad indispensable de comprender que en muchos casos las obras que hay que realizar no son *strictu-censu* concesionables. Un ejemplo: una tercera vía en Vespucio no es concesionable, porque usted va a tener derecho a circular por las dos actuales y ¿qué hace con la tercera vía? No todos son pasos a nivel. En consecuencia, tiene que haber una red a lo largo de la ciudad de Santiago que sea un conjunto de obras que puedan ser concesionables. Segundo ejemplo: difícilmente usted puede tener una concesión por obra. En consecuencia, respecto de un caso como Santiago, probablemente lo que usted termina teniendo es un solo gran concesionario respecto de un conjunto muy grande de obras. A menos que estemos hablando de obras muy específicas y predeterminadas, como puede ser una autopista que vaya de

comercio mundial, creo que Chile debe hoy aprovechar su ubicación geográfica, en tanto la geografía también forma parte de la riqueza de un país. Si no lo hacemos nosotros, lo harán otros. Desde el punto de vista del país, solamente quisiera decir que los flujos del comercio internacional siempre encuentran las modalidades de llegar a los puntos donde quieren llegar.

Existe, por ejemplo, la idea muy antigua de un nuevo canal en el Istmo Centroamericano a nivel. Existe, también, el mejoramiento de puertos que miran al Atlántico y en donde, en definitiva, también desde ellos, si bien por una vía un poco más extensa, se puede llegar al Sudeste Asiático. En consecuencia, tenemos un desafío muy importante de cómo tener una infraestructura vial que nos vincule adecuadamente a nuestros puertos que llegan al Pacífico y cómo estos puertos pasen a ser más eficientes. Es en este sentido que nos parece que lo que estamos planteando en infraestructura nos obliga a ser tremendamente cuidadosos en materia de inversión y tremendamente cuidadosos también en lo que dice relación con la forma en que vamos a expandir los niveles de inversión pública.

Conjuntamente con lo anterior, desde el punto de vista de vialidad urbana quisiera hacer solamente una reflexión con ustedes. Efectivamente, en materia de vialidad urbana también es posible operar mediante la Ley de Concesiones; sin embargo, en esta materia creemos que es necesario tener una programación de carácter global y no soluciones parciales. Últimamente, está de moda hablar de determinados pasos a nivel, cosa que yo creo todos celebramos. Sin embargo, no necesito decir lo que significaría en nuestra Carretera Panamericana el que el Municipio de Buin, de Rancagua o de Rengo, entiendan que requieran hacer pasos a nivel y para ello busquen sellos o estampillas de modo de resolver su problema de una manera individual. En ese caso, el automovilista requeriría comprar sellos o estampillas en Buin, en Linderos, en Rancagua, en Rengo para finalmente llegar a San Fernando.

Lo que quiero decir con esto es que me parece tremendamente importante el resultado del plebiscito de Las Condes realizado en días pasados, cuando la ciudadanía dijo que estaba dispuesta a pagar por tener una mejor infraestructura vial dentro de la ciudad. El principio me parece fundamental. Lo importante es cómo, a partir de ese principio, podemos dar una respuesta global y no una respuesta a través de entes institucionales que, por su tamaño, darán una respuesta que será tremendamente insatisfactoria. Por lo tanto, la dificultad que existe para poder plantear el tema de concesiones es: primero, la necesidad de un plan a nivel de ciudad, de región; segundo, la necesidad indispensable de comprender que en muchos casos las obras que hay que realizar no son *strictu-censu* concesionables. Un ejemplo: una tercera vía en Vespucio no es concesionable, porque usted va a tener derecho a circular por las dos actuales y ¿qué hace con la tercera vía? No todos son pasos a nivel. En consecuencia, tiene que haber una red a lo largo de la ciudad de Santiago que sea un conjunto de obras que puedan ser concesionables. Segundo ejemplo: difícilmente usted puede tener una concesión por obra. En consecuencia, respecto de un caso como Santiago, probablemente lo que usted termina teniendo es un solo gran concesionario respecto de un conjunto muy grande de obras. A menos que estemos hablando de obras muy específicas y predeterminadas, como puede ser una autopista que vaya de

comercio mundial, creo que Chile debe hoy aprovechar su ubicación geográfica, en tanto la geografía también forma parte de la riqueza de un país. Si no lo hacemos nosotros, lo harán otros. Desde el punto de vista del país, solamente quisiera decir que los flujos del comercio internacional siempre encuentran las modalidades de llegar a los puntos donde quieren llegar.

Existe, por ejemplo, la idea muy antigua de un nuevo canal en el Istmo Centroamericano a nivel. Existe, también, el mejoramiento de puertos que miran al Atlántico y en donde, en definitiva, también desde ellos, si bien por una vía un poco más extensa, se puede llegar al Sudeste Asiático. En consecuencia, tenemos un desafío muy importante de cómo tener una infraestructura vial que nos vincule adecuadamente a nuestros puertos que llegan al Pacífico y cómo estos puertos pasen a ser más eficientes. Es en este sentido que nos parece que lo que estamos planteando en infraestructura nos obliga a ser tremendamente cuidadosos en materia de inversión y tremendamente cuidadosos también en lo que dice relación con la forma en que vamos a expandir los niveles de inversión pública.

Conjuntamente con lo anterior, desde el punto de vista de vialidad urbana quisiera hacer solamente una reflexión con ustedes. Efectivamente, en materia de vialidad urbana también es posible operar mediante la Ley de Concesiones; sin embargo, en esta materia creemos que es necesario tener una programación de carácter global y no soluciones parciales. Últimamente, está de moda hablar de determinados pasos a nivel, cosa que yo creo todos celebramos. Sin embargo, no necesito decir lo que significaría en nuestra Carretera Panamericana el que el Municipio de Buin, de Rancagua o de Rengo, entiendan que requieran hacer pasos a nivel y para ello busquen sellos o estampillas de modo de resolver su problema de una manera individual. En ese caso, el automovilista requeriría comprar sellos o estampillas en Buin, en Linderos, en Rancagua, en Rengo para finalmente llegar a San Fernando.

Lo que quiero decir con esto es que me parece tremendamente importante el resultado del plebiscito de Las Condes realizado en días pasados, cuando la ciudadanía dijo que estaba dispuesta a pagar por tener una mejor infraestructura vial dentro de la ciudad. El principio me parece fundamental. Lo importante es cómo, a partir de ese principio, podemos dar una respuesta global y no una respuesta a través de entes institucionales que, por su tamaño, darán una respuesta que será tremendamente insatisfactoria. Por lo tanto, la dificultad que existe para poder plantear el tema de concesiones es: primero, la necesidad de un plan a nivel de ciudad, de región; segundo, la necesidad indispensable de comprender que en muchos casos las obras que hay que realizar no son *strictu-censu* concesionables. Un ejemplo: una tercera vía en Vespucio no es concesionable, porque usted va a tener derecho a circular por las dos actuales y ¿qué hace con la tercera vía? No todos son pasos a nivel. En consecuencia, tiene que haber una red a lo largo de la ciudad de Santiago que sea un conjunto de obras que puedan ser concesionables. Segundo ejemplo: difícilmente usted puede tener una concesión por obra. En consecuencia, respecto de un caso como Santiago, probablemente lo que usted termina teniendo es un solo gran concesionario respecto de un conjunto muy grande de obras. A menos que estemos hablando de obras muy específicas y predeterminadas, como puede ser una autopista que vaya de

mecanismos o modalidades adecuados para el pago de la utilización de dicha infraestructura.

Hasta aquí estamos tanteando un pago de utilización de infraestructura para el solo efecto de su mantenimiento y expansión. No estamos planteando todavía un pago desde el punto de vista de inducir a una utilización más eficiente de infraestructura, como es el tema de la tarificación vial. Dos elementos nos preocupan al respecto. Primero, las modalidades de pago por la utilización de infraestructura y, segundo –desde el punto de vista del mantenimiento de infraestructura– cómo somos capaces de cumplir con un conjunto de medidas que nos permitan su preservación, particularmente en lo que dice relación con el tema de los pesajes.

Finalmente, quisiera hacer una reflexión respecto de estas nuevas modalidades, tanto desde el punto de vista de la infraestructura como del punto de vista urbano e interurbano. Es evidente que, hasta la fecha, la Ley de Concesiones –dentro de lo que son las modalidades del Gobierno– ha estado centrada en el ámbito interurbano. Hubo un conjunto de obras que fueron definidas por el Gobierno anterior y que se encuentran en este momento en aplicación. Nosotros esperamos, a partir del año 1996, agregar a esas obras fundamentalmente las que tienen relación con la Carretera Panamericana. En ese contexto, nos parece que el gran esfuerzo realizado por el Gobierno anterior, que extendió, por ejemplo, la doble vía de San Fernando a San Javier, implicó 137 kilómetros de prolongación de esa vía, con un costo aproximado de 110 a 120 millones de dólares. Si es posible otorgar en concesión la Carretera Panamericana, el ahorro de esos 110 millones, equivalentes a lo que se gastó en el período anterior, podría destinarse a otro de los ámbitos de la infraestructura. Por ejemplo, al tercer elemento del desafío, que tiene que ver con el cómo Chile se inserta adecuadamente en América Latina.

En ese contexto, la política de concesiones presenta muchas más dificultades en tanto estamos tratando de incentivar volúmenes de tráfico todavía muy bajos y respecto de los cuales difícilmente buena parte de estos caminos van a ser ahora susceptibles de cederse en concesión. Distinto es poder hacerlo en 15, 10 ó 20 años más. Así, por ejemplo, el esfuerzo que ha hecho Chile por llegar con carretera pavimentada desde Arica hasta el límite de la frontera con Bolivia, o los esfuerzos por el mejoramiento de los once pasos fronterizos que se han definido con Argentina, implican una exigencia en materia de financiamiento público muy elevada. Por lo tanto, si podemos liberar recursos por la vía de la política de concesiones respecto de nuestra red principal y destinarlos a los esfuerzos de integración que el Gobierno está haciendo, ello nos permitiría tener una expansión tremendamente exitosa desde el punto de vista de lo que será la infraestructura en el futuro.

Quisiera llamar la atención al hecho que, desde la perspectiva del Gobierno, estamos visualizando la necesidad de tener una política dinámica y muy activa para aprovechar el hecho de que buena parte de nuestros puertos miran al Pacífico y que hoy percibimos que el grueso del crecimiento económico internacional y del comercio mundial se va a dar en la Cuenca del Pacífico. Así como, con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, fue en el Atlántico Norte donde se concentró la mayor expansión del

en Santiago, no tienen el carácter de concesionables, porque se trata de expansión de vías, de ensanche de vías por las cuales todos transitamos directamente. En consecuencia, creo que es muy importante tener esto presente para el tipo de soluciones que hay que dar en la ciudad de Santiago.

¿A qué quiero llegar con esto? A que también aquí, en infraestructura urbana, existe un tremendo potencial desde el punto de vista del ámbito privado para el conjunto de obras que se requeriría en Santiago, las cuales son del orden de los 140-150 millones de dólares. En consecuencia, la posibilidad de pensar en recurrir a mecanismos como la Ley de Concesiones implica un tremendo desafío desde el punto de vista del ámbito privado.

Concluyo entonces, señor Presidente, señalando que esta reunión que tenemos bajo el auspicio de CEPAL es muy significativa, porque esta entidad ha sido señera en tantos temas y desde su creación, en el año 1948, hasta ahora, ha sido una entidad que en casi 50 años de vida ha sido capaz de plantearnos cómo ir abordando distintos desafíos desde un punto de vista más global, más regional y más latinoamericano. En ese sentido, creo que confluyen en este Seminario dos elementos muy importantes: por una parte, lo que ha sido CEPAL, como fuente e inspiración del pensamiento económico; y, por la otra, esta relación Chile-España en donde –en este caso particular– es mucho lo que los chilenos tenemos que aprender, porque si ha habido un país que en los últimos años ha tenido un extraordinario crecimiento desde el punto de vista vial, ese país es España. Es cierto, claro está, que ha tenido alguna ayuda externa proveniente de la Comunidad Europea, pero nosotros –a cambio de esa Comunidad– esperamos poder tener la comunidad de recursos públicos y privados. En todo caso, creo que la iniciativa que usted, señor Presidente, ha tomado es para nosotros particularmente útil en tanto estamos en una coyuntura que implica hacer los ajustes indispensables en nuestra actual institucionalidad para que los esfuerzos públicos y privados puedan conjugarse armoniosamente y podamos ser capaces, hacia el año 2000, de superar los desafíos que nos hemos planteado en el ámbito de infraestructura.