

RICARDO LAGOS, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Connotado dirigente político, este abogado y economista (Ph.D. en la Universidad de Duke) tiene además un vasto currículum como académico, donde ha figurado como secretario general de la Universidad de Chile y profesor de la Universidad de Carolina del Norte. Ex Ministro de Educación del gobierno del Presidente Aylwin, a los 57 años (casado, 5 hijos), actualmente está a cargo del Ministerio de Obras Públicas desde el cual dirige el programa de concesiones que permite incorporar capitales privados a la construcción y explotación de infraestructura pública del país.

Existe cierto diagnóstico en cuanto a que en infraestructura, Chile presenta insuficiencias en aspectos como la instalación portuaria y especialmente la capacidad vial. ¿Comparte usted este diagnóstico? ¿Qué está haciendo Chile para avanzar en este terreno?

Creo que existe un diagnóstico compartido respecto de la situación de infraestructura en Chile, particularmente en materia de transportes, puertos, aeropuertos, y en donde el crecimiento que ha experimentado el país en los últimos años no guarda relación con el crecimiento en infraestructura. Si a esto agregamos el déficit como consecuencia de que durante muchos años la inversión fue muy baja, tenemos un cuadro donde hoy la infraestructura es un cuello de botella para seguir cre-

ciendo. Por lo tanto, lo que hemos planteado como desafío es la necesidad de doblar el total de inversión en esta área de aquí a cuatro años. Hemos tenido un respaldo muy importante del Presidente de la República y del Ministerio de Hacienda para aumentar el volumen de inversión pública. Pero, al mismo tiempo, este volumen de inversión pública de todas maneras es insuficiente y esa es la razón por la cual hemos enfocado con mucha fuerza la posibilidad de inversión privada en este ámbito. Ahora, esta inversión está circunscrita a aquellas áreas donde existe una rentabilidad como consecuencia del tráfico interno. En este sentido, estamos llamando a licitación de infraestructura donde el número de usuarios garantiza la recuperación del capital invertido a través del pago que ellos hacen por su uso.



La inversión pública nacional, durante 1994, registró un aumento real de 12%.

Public investment grew 12% in real terms, in 1994.

Es decir, el Estado mantendrá un rol importante en la creación de infraestructura y el sector privado será un complemento...

Sin duda alguna, la inversión pública va a seguir creciendo. Hemos tenido un aumento de aproximadamente un 12 % real en 1994, cifra que hemos reiterado en 1995. La obligación de mantener estas tasas de crecimiento tiene una razón muy simple: todos los proyectos de infraestructura en el ámbito social, los caminos secundarios, el agua potable rural, obras de riego para pequeños y medianos agricultores, son obras que requieren un inmenso gasto. Lo mismo respecto de la integración física, respecto de los caminos a los países miembros del MERCOSUR (Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil). Más adelante, estos caminos y estas obras probablemente van a poder autofinanciarse; hoy en día, no, porque los tráfcos son muy bajos. Entonces, este gasto o lo hace el Estado o

no lo hace nadie. Eso implica una política, una concepción de desarrollo futuro. En consecuencia, cuando licitamos la Ruta 5, o Carretera Panamericana, entre La Serena y Puerto Montt a la inversión privada, es porque ahí tenemos tráfcos que los permiten. Y lo que no gastamos allá es lo que nos permite gastar en otras partes, lo que tiene en definitiva un componente de equidad.

¿Cuál es el rol que se ha definido para el capital extranjero en este sistema de concesiones?

El mismo que para un inversionista nacional. Aquí la legislación no hace distinción alguna y es así como están participando, conjuntamente con capitales nacionales, inversionistas extranjeros. Gana el que presenta una mejor propuesta, que defiende en mejor forma los intereses de los usuarios, vale decir, el que cobra un peaje



A mediados de 1996 se entregará en concesión el acceso sur a la ciudad de Concepción, cuya inversión será cercana a los US\$25-30 millones.

By mid-1996 the southern access route to Concepción- the "Wood Highway" -will be awarded, which represents an investment of US\$25-30 million .

más bajo para financiar la inversión.

Recientemente se acaba de inaugurar el primer proyecto de inversión privada en obras públicas, el túnel de la Cuesta El Melón. ¿Qué otros proyectos se vislumbran y en qué plazos?

A mediados de 1996 se va a entregar el acceso sur a la ciudad de Concepción -el Camino de la Madera- que va a representar una inversión cercana a los 25-30 millones de dólares. Como aquí los tráficos no eran suficientes, hubo un subsidio de parte del sector público de 4,2 millones de dólares. Luego, en 1997 comenzarán a entrar en funciones las otras propuestas de concesiones que hemos convocado en 1995. Este año hemos entregado en licitación tanto lo que dice relación al acceso norte a Concepción por US\$170 millones, como el camino Santiago al puerto de San Antonio, por US\$120 millones. Estas inversiones estarán en funciones hacia finales de 1997 o comienzos de 1998.

Junto a los criterios por usted señalados de no discriminación y equidad, ¿qué otras características definen el sistema de concesiones?

Es un sistema que tiene un alto grado de flexibilidad. Es muy transparente, presenta la ventaja de que el usuario sabe que lo que está pagando se refleja en un mejor camino, en una mejor utilización de la infraestructura. Al mismo tiempo, el sistema permite, podríamos decir, ahorrar recursos públicos, los que se pueden destinar hacia otro tipo de obras. Es útil tener en vista que usted puede hacer obras de infraestructura en determinadas regiones, que producto de una población menor en otras no es posible.

El Gobierno ¿ha determinado un monto de inversiones requeridas para superar el déficit en infraestructura? ¿Existe un cronograma establecido al cual deban sujetarse los inversionistas o también se contempla la iniciativa de los propios particulares?

Ambas cosas. Nosotros hemos definido un programa. Para 1996 ese programa consulta la licitación de doce proyectos de mucha significación, por un total de US\$1.500 millones a US\$2.000 millones. Al mismo tiempo, la Ley de Concesiones consagra la posibilidad de que el sector privado está en condiciones de hacer determinado tipo de ofertas. En estas, los

inversionistas tienen la posibilidad de desarrollar su propio proyecto, y si es aprobado por nosotros, se licita como cualquier otro. La ventaja del particular que presenta un proyecto es que él tiene un premio, normalmente del 10% del valor de la propuesta. Vale decir, hay un incentivo para el privado que presenta una propuesta, diciendo tengo una idea, quiero hacer un camino de aquí a acá, es una idea nueva, innovadora y por eso recibe un incentivo. Creo que es una modalidad original del sistema de concesiones que tenemos.

En cuanto al financiamiento, ¿puede el mercado de capitales chileno apoyar este proceso?

Hemos hecho modificaciones a la ley también en este sentido. Es sabido que el mercado de capitales en Chile es muy sofisticado. Hasta ahora, el grueso de las concesiones han sido apoyadas por el mercado de capitales local. Crecientemente, hay inversionistas extranjeros interesados en participar y la modalidad normal en esta clase de operaciones es que hay dos tipos de capital. Un capital financiero de corto y mediano plazo, por un período de 24 a 36 meses, que es el período que demora, por así decirlo, construir la obra pública; luego hay un capital de largo plazo, cuyo interés es de una rentabilidad de largo plazo, y en donde una vez terminada la obra, cuando se sabe cual es el flujo que se produce por esa obra, usted puede hacer una inversión mucho más segura. Tenemos además un mercado financiero, que son los Fondos de Pensiones y las compañías de seguros, con fondos superiores a los 20 mil millones de dólares, que están también dispuestos a participar en este tipo de inversiones. Una reciente modificación a la Ley del Mercado de Capitales significó que dentro de la diversificación del portafolio que deben tener estas compañías, hoy ellas podrían destinar unos US\$4.000 millones exclusivamente a financiar obras de infraestructura en el largo plazo. Creo que esa es una ventaja adicional que presenta Chile para el inversionista extranjero, ya que esto significa que puede llegar al país, financiar una obra de esta envergadura, y una vez construida la obra,

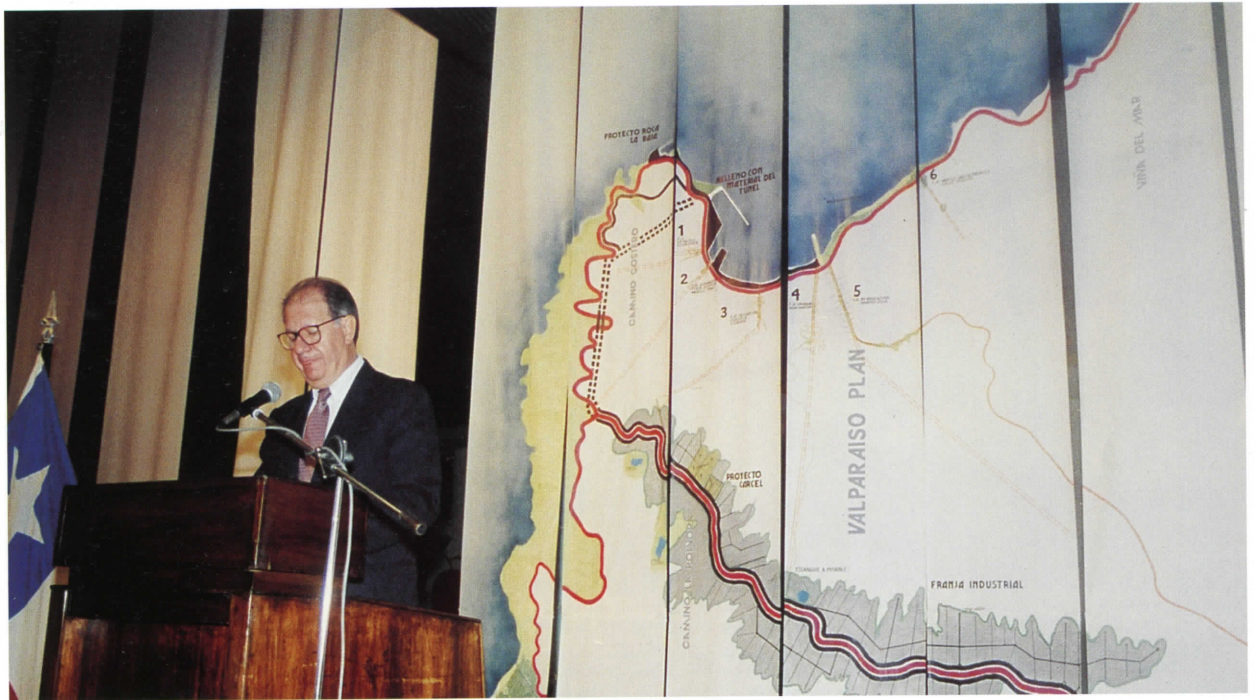
pasados los primeros vehículos, poder recurrir al financiamiento de largo plazo que otorgan los fondos de pensiones en el mercado local.

¿Qué pasa con la necesidad de inversión en aspectos como lo tecnológico, o la disponibilidad de recursos técnicos y humanos?

Bueno, yo creo que Chile tiene en este instante un grado de sofisticación bastante alto a nivel financiero, pero también tiene, y tradicionalmente ha tenido, un nivel educacional y de ingeniería muy desarrollado. En primer lugar, Chile es un país que tiene una escolaridad cercana a los diez años, vale decir, estamos muy cerca del nivel educacional de los países avanzados. Segundo, tenemos una tradición en lo que son nuestras escuelas de ingeniería y nuestra tecnología de primer nivel. En consecuencia, acá hay: financiamiento, tecnología, capital humano -muy importante- y firmas de la construcción. ¿Qué es lo importante que esperamos del inversionista extranjero? Primero, tecnología de punta, un know-how respecto de un conjunto de áreas. Acá hay obras de ingeniería mayor que implican un desafío importante respecto al cual el inversionista extranjero también es bienvenido.

¿Cuál es la situación respecto del sector portuario? ¿Se pueden realizar también proyectos por esta vía de las concesiones?

Por supuesto. En materias portuarias hay dos vías. Una es esta que hemos conversado. Hay proyectos de iniciativa privada que se han presentado al Comité de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas para desarrollar un determinado tipo de proyectos en el sector. Además, el Gobierno acaba de enviar al Parlamento un Proyecto de Ley en virtud del cual la Empresa Portuaria de Chile estará en condiciones de entregar directamente en concesión determinados sitios de atraque, de tal manera que exista una competencia que mejore el nivel de los respectivos puertos, tanto por la empresa del ámbito público como por los concesionarios privados que obtengan estos sitios de atraque. Creo que acá hay una nueva área de negocios



El inversionista particular que presenta un proyecto recibe un premio correspondiente al 10% del valor de la propuesta.

The advantage for the investor who presents a project has, is that he is rewarded, normally with 10% of the proposal's value.

para el sector privado.

Y en el tema sanitario, también está abierta la posibilidad de invertir ¿Habrán limitaciones en el marco regulatorio que se estudia en el Congreso a la propiedad de las empresas del sector?

No. El marco regulatorio apunta mas bien al hecho de que estamos en presencia de un monopolio natural. Como en todo país, las empresas de utilidad pública tienen un sistema regulatorio, particularmente lo que significa las modalidades de fijación de tarifas, que en Chile se establecen mediante un sistema muy impersonal y transparente a través de la figura de la denominada "empresa modelo". Lo que estamos planteando al Congreso Nacional es que haya una privatización de las actuales empresas públicas de agua potable, con una clara mayoría por parte del capital privado para su manejo y operación. Espero que el proyecto sea prontamente aprobado y esta será otra nueva área de interés para el capital extranjero. Sin embargo, y antes que se produzca el proceso de capitali-

zación o privatización de empresas, hay ya una área abierta para el capital privado, nacional o extranjero, en lo que dice relación con todo el tema del tratamiento de aguas servidas. Lo que tenemos hoy es todavía una situación de falencias y carencias muy grandes desde el punto de vista del país, y en este sentido hay un número importante de empresas públicas que en este instante están efectuando licitaciones internacionales, muchas de ellas con el sistema de "Build-Operate-and-Transfer" (BOT), para el tratamiento de las aguas servidas.

