

EXTRACTO DISCURSO MINISTRO LAGOS CANCUN

La inversión en infraestructura es uno de los elementos fundamentales que explica las condiciones del crecimiento y esto también es cierto para el continente latinoamericano: América Latina va a aceptar el desafío de incorporarse a una economía global, sin fronteras. América Latina está obligada a tomar las medidas para aumentar la productividad y esto quiere decir, inversión en educación y en infraestructura.

Es aquí, en este segundo elemento, en infraestructura donde me parece que debiéramos detenemos un minuto y preguntarnos: ¿Infraestructura, para qué?

Yo quisiera que dentro de las múltiples clasificaciones a compartir con uds., creo que podemos definir infraestructura, con tres propósitos fundamentales:

Primero : Infraestructura para mejorar los procesos de integración económica de los espacios regionales.

Segundo : Infraestructura para el mejoramiento de la producción de nuestros países.

Tercero : Infraestructura para la solución de necesidades básicas.

¿Porqué esta distinción? Porque la primera de ellas, infraestructura para la integración de los espacios regionales es ya una necesidad:

Estados Unidos, después de la segunda guerra mundial, tuvo un intenso programa de gastos del gobierno federal para las carreteras interestatales lo que significó la gran inversión de los años cincuenta y sesenta. Paralelamente, no es casualidad que justo en este periodo EEUU haya tenido un aumento sostenido de su productividad. En consecuencia, los espacios regionales 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 integraban a la Comunidad, como España y Portugal, en condiciones que para nosotros en América Latina resultan tal vez insospechadas.

Cualquiera que haya estado la España de 1982, sabrá que en doce años tuvo un crecimiento en carreteras, que para nosotros no tiene parangón con lo que deseamos hacer.

¿Estamos en condiciones de definir un aumento en infraestructura en nuestros países para la integración económica?

La segunda distinción, y es lo obvio, desde el punto de vista del aumento de la producción, significa que invertir en infraestructura me permite, por ejemplo, que estamos agregando valor a cada uno de los productos que estamos exportando a que el transporte es una componente importante de su proceso de producción. Como ejemplo, la infraestructura de transporte es fundamental para industrias tales como la minería y la actividad forestal.

La tercera distinción, que normalmente es más difusa, es el gasto en infraestructura para satisfacer las necesidades básicas de la población. y que no tiene un correlato directo con el aumento de producción.

Cuando un camión utiliza una carretera, entonces aumenta la producción. Cuando por las tardes paseamos por la vereda en nuestro barrio, esa vereda es un bien común. Ambos son uso de infraestructura, con diferentes características. ¿A qué voy? A que cuando el gasto en infraestructura tiene que ver con el aumento de la producción, hay que pensar en el pago por el uso de las obras, por lo tanto hay que introducir un elemento distinto, que hasta ahora no se había analizado. Entonces estamos vinculando la utilización de la infraestructura al equivalente costo de provisión y mantención.

Desde el punto de vista del financiamiento , nos parece interesante distinguir estos tres elementos. Antes, no era necesario hacer esta distinción porque toda la infraestructura, se suponía, tenía financiamiento público, toda la infraestructura suponía un uso gratuito, no se cobra por ella.

Finalmente, como resultado de lo anterior, no se cobra por el uso de las obras construidas con financiamiento público.

Sin embargo, si se hace esta distinción, de la infraestructura para la integración de los espacios regionales, de la infraestructura social y la infraestructura para incrementar la producción, entonces podemos señalar ^{sin} temor que esta última puede realizarse con capitales privados se puede cobrar por ella. Pero es indispensable mantener al capital público respecto de aquellas áreas de la infraestructura, donde el capital privado, en tanto Ud, no puede cobrar por su uso, es insuficiente desde el punto de vista de la inversión para poder hacerla rentable desde el punto de vista privado. En este sentido, los inversionistas y financistas privados no toman en cuenta las externalidades por sobre las ventajas económicas y sociales. Aquí, el Estado tiene el deber de seguir interviniendo: no es que los proyectos en el área de integración económica, no sean rentables, lo que pasa es que no lo son desde el punto de vista de la empresa privada.

Luego, el mecanismo de concesiones tiene limitaciones, en cuanto no nos sirve para nuestros objetivos de integración o para los proyectos de satisfacción de las necesidades básicas de la población. Sin embargo nos parece un buen procedimiento, transparente, que nos permitiría dar un salto fundamental y definir un conjunto de elementos respecto de las políticas públicas que hoy conocemos.

¿Dónde está 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 sector privado?

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

inversión pública, para poder hacer programas destinados a los sectores de mayor pobreza. Esto nos trae otro desafío que significa como abordamos la redistribución del recurso público.

Segundo elemento muy importante: ¿Cómo modificamos el rol de los ministerios de obras públicas? Nuestro Ministerio de Obras Públicas tiene una larga trayectoria, una historia, y es además, altamente especializado. En él se define lo que hay que hacer. En materia de concesión de caminos, también lo define el Ministerio. Obras Públicas tiene la obligación de imaginar al país para los próximos veinte o treinta años. Una vez que imaginamos ese país, podemos también decidir qué hacer con los recursos privados.

Entonces ahora el rol del ministerio es distinto, porque tenemos que fijar el estándar de los caminos más que su construcción. En el área del mantenimiento es lo mismo: a través de los contratos globales de mantenimiento el MOP fija sus estándares después se dedica a fiscalizar que estos se cumplan. Luego, tenemos que generar un espacio de participación al sector privado sobre la definición de la ingeniería. Esto representa un cambio en la mentalidad del funcionario, con todo el respeto por ellos. El rol del ingeniero pasa a ser un rol conjunto entre el ámbito público y el privado.

Año 1995:

El año 1995 termina con la satisfacción de haber consolidado actividades claves en el Ministerio tales como el departamento de concesiones, el departamento de planificación estratégica, la incorporación de modelos de última generación, el agua potable rural, los contratos globales de mantenimiento, el sistema de pesaje, entre otros. Este año también nos mostró con algún grado de violencia nuestras carencias en términos de mantención de túneles y otros. Esta situación debe abordarse para ser corregida.

Año 1996:

Gracias a lo hecho en 1995, en 1996 podremos centrar nuestra preocupación en la infraestructura social. En este sentido impulsaremos con mayor vigor temas como las obras de riego, las caletas pesqueras, el equipamiento para la comunidad y la mantención de caminos comunales.

1996 marcará el inicio de una mayor intervención del MOP en el ámbito urbano. Este año sirvió para juntar masa crítica en este ámbito (concesiones urbanas, aguas lluvias, modelos de transporte urbano, ampliaciones de caminos como Av. La Florida, Barrio Cívico).

En el ámbito de las concesiones, esperamos que el ritmo siga creciendo, llegando a más de 2 mil millones de dólares en licitaciones. Ahora el desafío consiste en crear en el Departamento de Concesiones el organismo encargado de supervisar el desarrollo de las concesiones ya adjudicadas y que a futuro se transformará en una especie de superintendencia de concesiones.

1996 será también el año de la seguridad vial y del mejoramiento de la gestión del Ministerio. En este último ámbito, tenemos que resolver de una vez por todas el problema de las remuneraciones de sus profesionales. Tenemos que ser una contraparte de buena calidad, por el bien de todos.

A partir del próximo año se empezará a consolidar con mayor claridad el longitudinal costero y seguiremos impulsando proyectos con el Cuerpo Militar del Trabajo. Si a estos proyectos sumamos lo que va a ocurrir en materia de pavimentación de pasos con Bolivia y Argentina, creo que muchas situaciones de aislamiento y de fronteras interiores podrán ser afrontadas con éxito.