

**DISCURSO DEL MINISTRO RICARDO LAGOS EN  
INAUGURACION DEL TUNEL EL MELON**

El Melón, 14/9/95

Estamos aquí para inaugurar una obra de trascendencia...

Pero también somos testigos de un punto de inflexión en la forma en que el Estado chileno entiende, organiza y estructura las obras públicas. Esta es la primera obra en concesión que se entrega al uso público.

Los chilenos, especialmente los de ahora, somos un poquito presuntuosos; creemos que somos siempre los primeros en hacer las cosas. Pero en este caso estamos retomando una larga tradición. En efecto, el camino de Santiago a Valparaíso por la cuesta La Dormida fue hecho por don Ambrosio O'Higgins con el sistema de concesiones: los viajeros que tomaban la cuesta debían pagar cuatro reales por carreta y medio real por mula cargada al subir, y de esta manera se financió el camino. Ayer, se acortó el tiempo de viaje entre Santiago y Valparaíso en una semana. Hoy, este tunel acortará el viaje en 15 o 20 minutos. En la última década del Siglo XVIII las rocas del camino de La Dormida se removieron con pólvora; en la construcción de este tunel se utilizaron dos máquinas perforadoras que permitían avanzar distancias cercanas a 100 metros por mes.

Después, otros caminos a Valparaíso se hicieron también por concesiones; el de Viña del Mar a Concón también. Y recuerdo que en mis clases de derecho administrativo se nos enseñó que la Gran Avenida se hizo también por sistema de concesión cobrando un peaje, durante la primera administración del General Ibáñez.

No he tenido tiempo de poder escudriñar un poco más y saber cuál fue el resultado de estas concesiones. Pero hemos tomado muchos resguardos para asegurarnos que en esta nueva etapa que iniciamos las concesiones sean exitosas.

La política seguida en esta materia, tanto por el gobierno del Presidente Aylwin como por el gobierno del Presidente Frei, ha sido nítida y clara. Los déficits de infraestructura, particularmente en el ámbito vial son conocidos: hoy, para nuestros 80 mil kms. de caminos tenemos recursos anuales para mantener adecuadamente la mitad de ellos. Y esto ya representa un avance sustancial, en tanto no hace mucho tiempo sólo se mantenían 15 mil kms.

Conjuntamente con lo anterior, hoy necesitamos urgentemente pavimentar a lo menos 24 mil de los 80 mil kms. y tenemos pavimentados sólo 13 mil. Estamos avanzando a un ritmo intenso: 650 kms. por año, que se comparan favorablemente con los 150 kms. que teníamos en el pasado, pero queda un largo camino por recorrer.

La alternativa de prolongar la existencia de este cuello de botella hasta que el sector público pudiera resolverlo, era inequitativa e ineficiente. Por ello es que a través del sistema de concesiones hemos buscado una modalidad de financiamiento, la que también permite al usuario entender claramente cuál es el destino que tienen los recursos que él entrega por la utilización de la respectiva infraestructura.

Quisiera en esta ocasión señalar que desde nuestro punto de vista, el sistema de concesiones permite avanzar rápidamente también en otros campos.

Tiempo atrás, recorriendo la provincia de Valdivia, señalé que se iban a construir, o mejor, a reconstruir los puentes Pichoy y Cayumapu, con un costo de \$635 millones. Al día siguiente, recorriendo la zona precordillerana a orillas del Lago Ranco, donde los últimos temporales habían destruido 7 puentes, llegamos a la desembocadura del Calcorrupe; nos acompañaban los senadores Valdés y Larre, otros parlamentarios, el Gobernador, autoridades. Al llegar allí, en un día lluvioso, divisamos al otro lado del río una multitud alegre con carteles y para que no quedara ninguna duda de su propósito, éstos tenían escrito con claridad que pedían un puente. A los que allí viven, el puente les cambia su calidad de vida, el puente significa que los alumnos podrán terminar su 7º y 8º año básico en la escuela de Llifén; que podrán llegar antes a la posta de salud; que podrán sacar sus productos. Y ese puente cuesta también \$600 millones.

Esa es la realidad vial de Chile detrás de los números fríos e impersonales.

¿Cómo optamos entre esos dos puentes que hay que construir en Valdivia y el puente del Calcorrupe con su tremendo impacto social? Ninguno de ellos puede ser hecho con recursos privados, por ahora, porque los tránsitos son bajos. Ambos tienen que ser acometidos por el sector público.

Por lo tanto, si queremos tener una política de equidad y llegar a sectores tan aislados como los de Calcorrupe, necesitamos obras como ésta que hoy se está entregando, financiada con recursos privados, lo que nos permite liberar recursos para llegar antes donde los amigos de Calcorrupe.

Hay acá un sentido profundo que explica, tal vez, por qué en el tema de concesiones viales se ha producido un encuentro tan grande de todos los sectores para apoyar este tipo de iniciativas. Ello

explica por qué las modificaciones al sistema de concesiones para hacerlo más eficiente y más flexible están siendo aprobadas por la unanimidad de los parlamentarios en la Cámara de Diputados y recientemente en la Comisión de Obras Públicas y de Hacienda del Senado. Cuando hay tantos desencuentros en el alma nacional, creo que es útil a ratos mirar el gran panorama y constatar también que hay puntos de encuentro, uno de los cuales es éste.

Esa es la razón entonces de nuestra satisfacción esta mañana. El constatar que en una u otra forma esta obra pública marca el inicio de una forma distinta de entender y mirar el desafío que tenemos para mejorar la infraestructura de Chile.

Este es un desafío enorme para nosotros en el Ministerio, pero también lo es desde el punto de vista del sector privado. Las obras que estamos licitando y las que licitaremos próximamente, representan la mayor inversión vial en la historia de la infraestructura chilena. El tener de aquí al 2000 una inversión superior a los US\$ 4.000 millones en infraestructura urbana e interurbana por el sistema de concesiones, significa superar con creces las metas que nos propusimos inicialmente en el gobierno del Presidente Frei, de tener en promedio US\$300 millones anuales.

Tenemos hoy un desafío que está planteado a partir de los ritmos que nosotros podamos dar desde el ámbito público y también de la capacidad organizativa de ingeniería, de financiamiento, de conocimiento y de estructuración de esta nueva industria de las concesiones para el sector privado.

En el mundo entero han quedado atrás esquemas anticuados que imponían una rígida división del trabajo al sector público y al sector privado. El sector público tiene que hacer bien sus tareas y contribuir -en la medida de sus posibilidades, que no son ilimitadas- para que la comunidad y el sector privado potencien su aporte al desarrollo nacional.

En ese sentido parece claro que las políticas públicas se definen cada vez más en relación a su objetivo y no sólo a partir del sector de la administración pública involucrada. Esto es así porque cada vez más las políticas públicas tienen un papel regulador, contribuyen a generar externalidades y a lograr masas críticas, en colaboración con las organizaciones sociales y los agentes privados.

Aquí hay un espacio de nuevas actividades extraordinario. Y más allá de la retórica, obras como ésta que hoy inauguramos nos permiten mirar con optimismo al futuro.

Mirar con optimismo el futuro significa en este caso concreto constatar que la empresa fue capaz de entregarla antes de lo programado. Quiero señalar que esta es una tendencia que se está dando de una manera creciente dentro de los industriales de la

construcción en Chile, quienes están comprobando que entregar la obra antes significa no solamente un beneficio social anticipado, sino también por cierto un beneficio financiero y económico para aquellos que logran esta mejora.

Quiero felicitar a la empresa por este logro, a la forma en que ellos fueron capaces de abordar los distintos temas y también decirles que ellos sufrieron, al igual que nosotros en el Ministerio, los problemas de ser primeros. Aquí hubo una serie de tests, una suerte de conejillos de Indias de lo que vamos a hacer hacia adelante en materia de concesiones, donde nos queda mucho por caminar y en donde si somos capaces de hacerlo de común entendimiento entre el ámbito público y privado, no me cabe la menor duda que vamos a poder superar muchos de los obstáculos.

Al llegar este momento, permítanme Uds. expresar mi convicción que el Ministerio de Obras Públicas con su tradición más que centenaria inicia con mucho ánimo esta nueva etapa, que significa más trabajo y responsabilidad en el ámbito público. Porque por cierto la inversión privada no reemplaza a la pública, la inversión privada se agrega a una inversión pública cuyo ritmo tiene que crecer y aumentar, si queremos superar el conjunto de los déficits de nuestra infraestructura nacional.

Es en este sentido, aquí quisiera ser muy claro, en que todo el ámbito de la infraestructura para la integración latinoamericana y todo el ámbito de la infraestructura para mejorar la calidad de vida de los chilenos, particularmente de los más pobres, son ámbitos en los cuales hasta ahora sólo la inversión pública está en condiciones de poder dar satisfacción a esas demandas.

Es en el ámbito de la infraestructura productiva, aquella donde es posible cobrar por el uso de infraestructura cantidades de acuerdo al costo de generación de la misma, en donde debemos pensar el área de concesiones. Si hablamos de números, de esos 80 mil kms. de caminos hoy día estamos pensando licitar aproximadamente 3 mil kms. de alto estándar, con velocidades de diseño elevadas y con seguridad de desplazamiento superior, características que nos pueden permitir entregarlo en concesiones. Ese es el programa del gobierno del Presidente Frei.

No me cabe la menor duda, que si trabajamos bien y con ahínco, la inauguración de hoy será la primera de muchas y nos permitirá en esta Ruta 5, transitar por una vía concesionada hacia el año 2000, desde La Serena hasta Puerto Montt. Poder avanzar de cordillera a mar para profundizar el proceso de integración, tanto en la zona central que nos lleva a los puertos de Quintero-Ventana, Valparaíso-San Antonio, como en la zona sur, que nos lleva a los puertos de la Octava Región, o en el extremo norte que nos vincula fuertemente a otros países de la región.

Y junto a ello, debemos ser capaces en este programa de concesiones de introducir algún alivio en el ámbito de la congestión urbana y de la calidad de vida de nuestras ciudades.

Estamos ciertos que lograremos estas tareas y que alcanzaremos estas metas en la misma forma en que hoy estamos exitosamente participando en la inauguración de este túnel.

Mis felicitaciones a la empresa, a sus ingenieros, a sus trabajadores. Mis agradecimientos a quienes realizan las labores de inspección del Ministerio de Obras Públicas, todos los cuales tuvieron que hacer un gran esfuerzo para que hoy 14 de septiembre pudiéramos participar en esta fiesta.

Ha habido días brumosos en este septiembre; han sido muchos los temas que parecen dividir a los chilenos. Aquí estamos participando en un punto de encuentro, en torno a los problemas del Chile real, el Chile que avanza, que progresa, que crece con el aporte de todos. Lo importante es crecer para la gente.

Tratemos de cuidar este crecimiento y este progreso avanzando también a despejar la bruma de estos días en otros campos. Mientras tanto, sigamos en las tareas de hoy.

Muchas gracias.