

DISCURSO MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, SR. RICARDO LAGOS  
ANTE 118 CONSEJO DE CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Jueves 28 de abril de 1994

Existe consenso respecto del sistema político con el cual nos queremos gobernar, respecto del entendimiento fundamental de cómo manejar las variables económicas y los agentes económicos, cómo compartimos una visión común de desarrollo y de país. Y tal vez lo más importante: no sólo este consenso básico de grandes lineamientos, sino que este privilegio que creo hoy pocos países tienen en donde un conjunto importante de temas de la coyuntura no son temas del debate nacional porque en cierto modo hemos sido capaces de dominarlos, hasta hoy. No hay debate sobre el tema de inflación, salvo si el rango va a ser el 10 o el 13%. No hay un gran debate sobre el desequilibrio de nuestras variables macroeconómicas, salvo a lo mejor si el producto interno va a crecer un 4 o un 4.5% y si el gasto se está sobreajustando o no. Pero nuestra "discusión o nuestro debate" reside en si el ajuste del gasto respecto del producto es el 1 o 1.5%. No existe en verdad un tremendo debate sobre el tema del desempleo. Y tampoco, salvo en niveles de ajuste muy marginal, tipos de cambio. Cualesquiera que vea lo que ocurre en otros países se dará cuenta que inflación, ajuste, desempleo, son los grandes "temas" que están en el centro del debate. En Chile no es así porque afortunadamente estos temas que en otras partes dividen y hacen más difícil la toma de decisiones, hoy existe un alto consenso sobre cómo tratarlos y afortunadamente sobre cómo tenerlos bajo debido control.

Por eso creo que es en estos momentos donde podemos tener tal vez, el privilegio, el raro privilegio, de poder mirar hacia adelante desde una visión de cierto optimismo por lo que estamos haciendo en el presente. Y cuando digo mirar, digo mirar hacia el 2010, 2020, cómo va a ser el Chile de los próximos 20, 25 años. Y como en torno a ese Chile que queremos construir, podemos definir ciertas políticas gruesas, de estado, que trascienden el compromiso de un Gobierno y que involucran a toda la sociedad. Y es en ese contexto y con ese telón de fondo que me gustaría compartir con ustedes esta mañana algunas breves reflexiones sobre el ámbito que a nosotros nos compete.

Es cierto que compartir esas reflexiones con ustedes implica tener un telón de fondo que es esta peculiar estructura geográfica que nos dio la naturaleza y que implica y hace que, en cierto modo, la

infraestructura haya sido un desafío que permanentemente tengamos que abordar como país. Es importante la infraestructura, pero lo es más en otros países o en este país. Depende mucho de cuáles son los desafíos que tenemos. Y aquí hemos tenido siempre peculiares desafíos. Hubo un desafío a partir de esta larga geografía que significó la decisión de algunos de unirnos a través de un FF.CC y hubo una política de Estado que parte con Manuel Montt y termina casi 50 años después cuando el FF.CC termina en la ciudad precisamente de Puerto Montt. Pero tuvimos en esos casi 50 años guerras con otros países, una guerra civil con más de 10.000 muertos, un cambio de sistema político de régimen presidencial a parlamentario, donde los ministros se sucedían con mucha rapidez, más que la actual por lo menos...espero. Y en donde, no obstante aquello, Chile fue capaz de mantener un cierto ajuste en el horizonte. Y cuando nos planteamos desafíos ingenieriles como decir "vamos a pasar por viaducto del Malleco y Collipulli", lo hicimos. Lo hicimos sobre la base de un país que percibía que había un desafío común, colectivo en donde el éxito se medía por el número de Km. que fuimos capaces de agregar. Ahí es donde yo digo que hay una visión del Estado, de la sociedad, que es un elemento orientador y ordenador de cómo visualizamos el futuro y creo que a eso es a lo que debieramos aspirar en el presente.

Por eso digo que tenemos un cierto orgullo de lo que hemos hecho, de lo que hemos aprendido. Un orgullo que se expresa por lo que se ha hecho desde el ámbito público, como ha sido el MOP, en donde en sus más de 100 años está vinculado a la historia del desarrollo de la ingeniería en Chile, pero también un orgullo por lo que hemos sido capaces de construir a partir de lo que ha sido el esfuerzo del mundo privado. Sin embargo, creo que hay un elemento que quisiera compartir con Uds. como primer criterio, y es que hemos también aprendido que no basta con tener más infraestructura, sino que al tema de la cantidad que somos capaces de incorporar al país, el tema de la calidad de la infraestructura es clave. Y entendemos calidad de infraestructura aquello que tiene que ver con cómo somos capaces de administrar esto que estamos construyendo. Y tenemos que entender que calidad de infraestructura significa entonces cómo somos capaces de definir un sistema en donde esta infraestructura que agregamos a Chile, somos capaces de mantenerla mediante una política adecuada y no creer que entregada la obra, ella se defiende a sí misma.

Que tenemos que ser capaces de entender que la infraestructura se hace en función del usuario y, por lo tanto, ella debe ser capaz de tener un sistema gerencial de administración, es decir uno en el cual el usuario de la misma, tenga también una palabra que decir. Esto quiere decir también que si no somos capaces de administrar bien, tenemos capacidades ociosas, que no podemos darnos el lujo -por el momento- de no explotarla. ¿Que quiero decir con esto?. Que tenemos que aprender

en nuestro país a tener un manejo más gerencial de nuestra infraestructura. Esto significa, a lo menos, tres cosas:

- 1) Garantizar para la infraestructura una cierta autonomía financiera, de manera que el financiamiento de la conservación de aquella infraestructura que agregamos a Chile sea un elemento prácticamente automático, que no dependa de las vicisitudes de la Caja Fiscal o de la situación económica. No es posible suponer que los ajustes económicos, cuando hay que apretarse el cinturón, signifiquen que durante ese año se traduzcan en más hoyos en las carreteras. Tenemos que buscar una modalidad de administración, en donde la infraestructura, a lo menos, genere los recursos indispensables para poder tener niveles de mantención acordes con lo que son hoy los parámetros técnicos que aconsejan trabajar anualmente en su mantención.
- 2) Creo que es indispensable entender que los usuarios tienen derecho a exigir servicios de calidad a partir de esa infraestructura y que es la conssecuencia natural al punto primero. Si queremos autonomía de financiamiento quiere decir que habrá que pagar por el uso de la infraestructura, pero si se paga por su uso sus usuarios tienen derecho a tener, en consecuencia un servicio adecuado.
- 3) Para que los 2 puntos anteriores sean reales y factibles de llevar a cabo, tenemos que introducir modificaciones en el ámbito institucional respecto de la forma cómo administramos esta infraestructura, la cual tiene que hacerse con agilidad y autonomía y entender que los instrumentos que hemos sido capaces de construir en un pasado, fueron adecuados para determinados momentos de nuestra etapa institucional pero no lo son para los momentos del presente. Y sobre eso quiero referirme más adelante.

Es a partir entonces de esta primera constatación que así como necesitamos más infraestructura, necesitamos mejorar la calidad de la misma a través de estos elementos que nos permiten mirar, creo, con cierto optimismo lo que son los desafíos que hoy tenemos por delante a partir de este año. En ese sentido yo diría que tres son los desafíos que tiene el Gobierno del Presidente Frei y que tenemos en general como país en este ámbito.

Por cierto que estos desafíos están relacionados con el objetivo central que consiste en cómo somos capaces de eliminar la pobreza mediante una elevada tasa de crecimiento, adecuadas políticas sociales y la reforma del aparato del estado. Estos desafíos se pueden sintetizar en cómo desarrollamos una infraestructura que se requiere

simultáneamente para que esté al servicios de un proceso de crecimiento con justicia social.

El primer desafío implica atender las necesidades de la infraestructura social del país, la atención de las demandas y necesidades de los sectores de menores recursos que hay que satisfacer con inversiones realizadas en una infraestructura básica de tipo sanitario, de pavimentación de calles, de construcción de caletas pesqueras, de obras de regadío menor, que llegan a sectores donde muchas veces perciben que la "gran obra" de infraestructura no les toca. Del mismo modo, se requieren mejores caminos, mayor dotación de agua y otros servicios básicos; más espacio de las viviendas -a los cuales se va a referir el Ministro Hermosilla; mejores servicios de esparcimiento, transporte público y ambiente más descontaminado.

El segundo desafío es potenciar una infraestructura para el desarrollo en donde la mantención y el incremento del dinamismo de nuestra economía presenta desafíos muy serios que tenemos que abordar.

El tercer desafío, por cierto, implica entender que hay que potenciar la capacidad exportadora de Chile y permitir en consecuencia la posibilidad de que nuestro país, de una manera efectiva, sea capaz también de aprovechar las ventajas que emanan de nuestra ubicación geográfica. Creo que Chile perfectamente debiera ser una puerta de entrada a la región latinoamericana y también quiere ser un acceso eficiente a los mercados de la cuenca del pacífico. Y en ese sentido tenemos que ser capaces de aprovechar esa ubicación que tenemos y que es un privilegio para adelante.

Desde el punto de vista infraestructura básica, diría que lo que aquí tenemos que hacer es fundamentalmente tener ciudades más eficientes, en donde partamos reconociendo que el 83% de la población vive en zonas urbanas, concentrada en 5 ciudades principales. Y las acciones que se hagan para mejorar la calidad de vida en ellas puede tener un gran impacto global para el bienestar de la población. En este sentido, los dividendos sociales de estos mejoramientos pueden ser altísimos -no me cabe duda- si las acciones están bien dirigidas y los proyectos bien planteados. Aquí hay que acometer la aplicación del tema de tarifas que regulen el uso de las vías más congestionadas, el desarrollo de redes viales urbanas de alto standard mediante concesiones y el desarrollo y modernización de los sistemas públicos de transporte.

No hay una solución a la congestión. Hemos aprendido que tienen que adaptarse, simultáneamente, un conjunto de políticas que implican tarifación, redes de alto standard, el privilegio medios de transporte público.

En este ámbito social tenemos que dar soluciones ambientales y sanitarias. Y en este sentido, el Gobierno del Presidente Frei otorga una altísima prioridad al tema ambiental y sanitario. Para ello no sólo habría que funcionar de una manera efectiva los instrumentos de gestión medio ambiental que recientemente definió la ley de bases de medio ambiente, sino que también en el ámbito de la infraestructura hay que abordar los problemas concretos que tienen relación con el problema medio ambiental.

Acá tenemos un tremendo espacio para la construcción de plantas de tratamiento y disposición de aguas servidas a lo largo del país en donde los volúmenes de inversión obligan claramente a que acá tendrá que haber un camino y una definición clara de reglas para la inversión privada. No creo que sea posible resolver el tema de aguas servidas si no hay una participación directa del sector privado. y eso significa que las empresas de obras sanitarias y la Superintendencia que depende del MOP, tendrá que entrar a hacer una definición clara de cuáles son las reglas en este ámbito, particularmente en el ámbito tarifario.

Tiene que haber tarifas que sean rentables, pero al mismo tiempo tenemos que entender que habrá un periodo de ajuste porque en ningún país del mundo ha sido posible pasar de tarifas que se multiplican por 2, 3 o 4 veces. En este sentido podemos plantearnos como meta tener un 100% de cobertura en agua potable y alcantarillado en las zonas urbanas, que estamos muy cerca de lograrlos, pero sí respecto de las aguas servidas tenemos una deficiencia en el ámbito de cobertura muy alto.

Un punto aparte requiere el tema de las aguas lluvia. Basta con mirar lo acontecido en el día de ayer. No es posible mantener una situación institucional donde las aguas lluvia son tierra de nadie, responsabilidad de nadie y con financiamiento de nadie. Cuando las empresas de obras sanitarias pasaron a la CORFO, la responsabilidad que tenían en el pasado respecto de las aguas lluvia desapareció de sus objetivos básicos. Y por lo tanto, es indispensable hacer una definición de donde está el responsable de las aguas lluvia y cómo damos los recursos públicos indispensables para tratarlas.

Junto con ello, y en tercer lugar dentro del ámbito de los servicios básicos de infraestructura, quisiera colocar la necesidad de ampliar una red comunal de caminos. La red básica y el sistema de autopistas tienen que complementarse con caminos secundarios que integren al territorio y otorgan acceso a las áreas rurales. La calidad y estado de esta red, modesta por cierto, depende en gran medida el bienestar de la población rural y la competitividad de nuestras exportaciones forestales, mineras y agrícolas. Esta es una red que no puede financiarse, en general, mediante peajes, por lo que es indispensable

que el Estado mantenga una atención preferente y directa sobre ella, pero a través de nuevas formas de organización y una gestión más descentralizada. Esta red de carácter comunal, en lo esencial, tiene que ser una red administrada a nivel de la región, y no determinada a través del MOP en el centro de la ciudad. Creo que el sector privado aquí puede hacerse cargo del mantenimiento de estos caminos mediante contratos globales, que le otorguen la responsabilidad por conjunto de caminos y redes durante un determinado plazo. Y, a lo mejor, es posible combinar el mantenimiento de estos caminos secundarios con el mantenimiento de la red principal. Creo que debemos ser capaces de explotar formas y modalidades de concesión en donde ambos elementos estén simultáneamente concebidos.

Desde el punto de vista del desafío del desarrollo, me parece que en el ámbito de la infraestructura tenemos en primer lugar que abordar el sistema de la modernización de nuestro sistema portuario. Chile exporta un 90% de sus productos a través de un sistema portuario, el cual está compuesto de 10 puertos estatales y un número similar de puertos privados que son utilizados en su mayoría para cargas específicas. Reconozcamos que en los últimos años la eficiencia y productividad de los puertos estatales ha aumentado. Sin embargo, estamos lejos de tener los niveles de eficiencia de los principales puertos del mundo. Podríamos conformarnos con haber mejorado la eficiencia y que según algunos podemos competir favorablemente con los puertos de algunos países desarrollados. Pero si queremos tener y no tenemos otros destino que incorporar a un mundo sin fronteras económicas, donde un 35% de nuestro producto se exporta, nuestros puertos tienen que tener eficiencia superior a la actual.

Y por ello me parece, en consecuencia, que en este ámbito, como lo ha señalado el Presidente de la República, debemos modernizarnos. Para ello hay que terminar con las diversas restricciones de administración portuaria y tránsito de carga en el territorio. Además, el Gobierno va a incentivar las ampliaciones de la capacidad portuaria de los puertos estatales y la construcción de nuevos puertos por parte del sector privado dentro de un esquema de sana competencia. Esto significa que la Empresa portuaria de Chile tiene que tener una definición tarifaria permanente y no diferente en cada puerto según los niveles de competencia, como existe actualmente.

De la misma manera, me parece que respecto de los aeropuertos, lo que hemos avanzado nos obliga a mantenerlos y significa la necesidad de continuar con construcción de aeropuertos a lo largo del país y entender también que una cosa es el compromiso del Estado de Chile de mantener las tasas en Pudahuel, pero otra muy distinta es que esta tasa tiene que fluctuar de acuerdo con elementos internacionales. No me parece razonable que en el aeropuerto de Santiago de Chile tengamos una

tasa de US\$ 12.50, que está congelada desde 1979. Todos ustedes han viajado y saben lo que se paga en los aeropuertos del mundo y por lo tanto que uno de los compromisos que hemos adquirido, y que quiero proponer, es que la División de Aeronautica estudie una modalidad por la cual la tasa sea reajustada de acuerdo con un promedio de como se reajustan las tasas en otros aeropuertos del mundo u otro indicador en donde sea automático el ajuste, no dependa de la autoridad, pero tampoco signifique que las tasas que aquí pagamos sean las más bajas dentro de los aeropuertos latinoamericanos y para que decir de otros continentes.

En segundo lugar, desde el punto de vista del desarrollo, creo que es indispensable consolidar una red de autopistas y carreteras principales. Aquí creo que es necesario repensar la estructura de la red vial y la forma como el Estado se organiza para administrar esta red vial. Es necesario concebir una verdadera red de carreteras que conecte al país de norte a sur y a los principales corredores transversales. Se trata aproximadamente de 2.000km de ruta que requieren alto standar -y uno de autopista y doble calzada en el plazo inmediato- y aproximadamente unos 1.000 kms. adicionales en el mediano plazo. 3.000 kms. de carreteras que deben ser desarrolladas, a nuestro juicio, por el sector privado, mediante concesiones de alrededor de 20 años, en donde la meta que tenemos que alcanzar es tener -a partir del año 1995- licitaciones del orden de los 200 millones de dólares anuales por lo menos, y en donde los próximos 5 años podremos pensar en una inversión del orden de los 1500 a 2000 millones de dólares en esta área, dependiendo de las soluciones físicas que se adopten.

Organizar una red de este sistema implica un desafío importante para el MOP y significa entender también un sistema de administración distinto al actual, en donde en lo posible esta red tenga un alto diseño en cuanto a su autonomía, financiamiento, y a su administración.

Conjuntamente con lo anterior, creo que es indispensable aumentar -en tercer lugar desde punto de vista productivo- la capacidad de riego del país como una herramienta poderosa para el desarrollo rural, regional y nacional. En los últimos 4 años ha habido un tremendo aumento en este ámbito y creo que tenemos un desafío en los próximos 6 años que nos permite pensar que al término de este sexenio, la superficie regada pueda haber aumentado en un 16 a 20 % de toda la superficie del país si somos capaces de acometer las grandes obras que están actualmente definidas.

El tercer desafío de cómo nos integramos hacia el mundo, creo que significa el tener que abordar con decisión la construcción y mejoramiento de un conjunto de pasos con los países limítrofes. En días pasados el Ministerio de Hacienda dijo que Chile no puede dar la

espalda al MERCOSUR, no podemos desconocer esa realidad. Las razones por las cuales Chile no participa en MERCOSUR escapan por cierto a la competencia de mi Ministerio y corresponden más bien a planteamientos de orden político internacional y de lo que ocurre con las modalidades de política económica al interior de los países del MERCOSUR. Sin embargo, creo que sería indispensable para Chile el que reconociendo la expansión de MERCOSUR, seamos nosotros los que estemos en condiciones de abrir MERCOSUR al Pacífico. Y eso quiere decir, en consecuencia, que la culminación de la construcción del camino de Arica a Tambo Quemado significará en consecuencia que en 2 años más, Arica y la Paz estarán a 5 horas en auto en carretera de primer nivel, la necesidad de mejorar los pasos en el norte, centro y sur del país.

Al mismo tiempo, tenemos que ser capaces de aumentar fuertemente nuestra capacidad portuaria y los desafíos que tenemos particularmente en el puerto de San Antonio son indispensable de acometer, y por cierto, mejoramientos de carácter institucional, para aprovechar lo que es nuestra geografía en este contexto.

Creo que dar las respuestas adecuadas a estos desafíos requiere una permanente adecuación de la gestión y la inversión en infraestructura y desarrollo humano. Creo que es justo aquí que reconozcan y hago un homenaje a lo que se hizo en los últimos años en el MOP, en donde el Ministro anterior, su Subsecretario y los funcionarios que colaboraron con ellos, aumentaron de manera sustantiva los niveles de inversión en el Ministerio, incrementando simultáneamente la productividad del personal del Ministerio. Y esta es una senda que a nuestro juicio debe ser profundizada. Sin embargo, creo que estamos llegando al final de una era del punto de vista de Obras Públicas en Chile. Creo que estamos llegando a una etapa en donde comienza una cierta forma de entender el desarrollo de la infraestructura y el inicio de otra que dice relación con las características y las modificaciones de Chile como país, con nuestro crecimiento, con la expansión del ámbito privado y con la desimación del conocimiento a través del sistema universitario más rico, completo y diversificado que en el pasado. Por qué digo esto. Porque creo que hay a lo menos tres elementos que distinguen la infraestructura que vamos a tener en el próximo siglo de la que tenemos hoy.

Primer elemento. Durante casi 100 años el Ministerio de Obras Públicas ha sido una maquinaria tremendamente centralizada. Creo que tenemos que avanzar hacia un ministerio de una infraestructura tremendamente descentralizada. La centralización significó que en la práctica era el ministerio el elemento conductor. Si lo pensamos bien, en el Chile de 50, 60 o 80 años atrás lo que no existía en Santiago no existía. Acá estaba la facultad de ingeniería, acá estaba la universidad, no una, la universidad; acá estaban los centros. Regiones era casi nada. Cuando

hoy Ud. tiene 30 o 40 torres elevándose en Iquique, usted percibe que ahí hay una capacidad de conocimiento y una estructura instalada distinta de la que pudo haber existido 50 años atrás. Cuando usted tiene una red de universidades, públicas o privadas, diseminadas a lo largo del país, hay una capacidad de creatividad intelectual científica tecnológica distinta a la que tuvimos antes. En otras palabras, el pasar de una función centralizada a una descentralizada no es sino reconocer que tenemos una realidad distinta en la sociedad chilena, más rica, más diversa y aprovechar en consecuencia, lo que está surgiendo en regiones. Esto implica por cierto mayor participación en la toma de decisiones a nivel regional.

Segundo elemento. Estamos pasando de un sistema o concepción donde entendemos que se prové una infraestructura cuyo uso es gratuito a un grado de comprensión donde hoy la infraestructura es un elemento esencial para el desarrollo productivo del país. Es un factor de producción y como todo factor de producción su utilización implica un costo y ese costo implica un pago. Por lo tanto, de una infraestructura gratis estamos pasando a una concepción de la utilización de infraestructura requiere de un pago. Cómo se paga, qué características tendrá es el tema de debate, pero lo que no puede ser posible es suponer que vamos a mantener una infraestructura de utilización gratuita. Podemos visualizar nuevas modalidades o formas, pero creo que es indispensable entender la necesidad de plantear modalidades por el cual la infraestructura va a tener un costo y se va a pagar por ello.

En tercer lugar. Creo que hemos pasado también como resultado de lo anterior de una concepción donde el MOP opera sólo con financiamiento público, porque sólo el financiamiento público permite tener una infraestructura gratuita, pero si ahora pensamos que es posible que la infraestructura se pague, entonces estamos generando los flujos indispensables para que pueda haber financiamiento privado en una obra pública. Y creo que esta es un área tremendamente importante y promisorio, y en donde el ministro anterior a través de la Ley de Concesiones dió un paso fundamental. Pensemos solamente que para el presente año disponemos de 350 millones de dólares para inversión para gastos de infraestructura vial, de los cuales 250 millones son mantención y 100 se refiere a nuevos caminos. Sin embargo este año, a los 100 millones de dólares que se está dando por aporte público para nuevos caminos, se están haciendo licitaciones por 110 millones de dólares en el ámbito privado. En el día de ayer, la comisión que evaluó la propuesta de concesión del camino de la madera a la entrada sur de Concepción, ha terminado su tarea recomendando la adjudicación de la propuestas al Consorcio que se presentó integrado por BELFIS, CBM, Inversiones Las Américas y otros. Y en este sentido quiero señalar, que el licitante había solicitado un aporte al estado

equivalente a 168 mil UF para ejecutar un programa de alrededor de 800 mil UF. En consecuencia, creo que aquí estamos en presencia de una inversión del orden superior a los 20 millones de dólares que se va a hacer mediante esta modalidad. En los próximos días Uds. saben que se termina lo que dice relación con Nogales-Puchuncaví, y en dos días más se va a publicar el llamado a licitación de la autopista 78, Santiago-San Antonio.

Eso quiere decir entonces, que este año vamos a estar licitando aproximadamente 110 millones: con Nogales-Puchuncaví de 5 a 7 millones y con el acceso norte a Concepción aproximadamente 80 millones. Hacia el fin de año estaremos adjudicando la Ruta 78 y eso quiere decir que el año próximo esperamos licitar aproximadamente 200 millones de dólares vía concesión privada.

Creo que esta es una cifra que estos anuncios concretos que estoy haciendo de la forma que hemos ido procediendo, señalan claramente cuáles son entonces las modalidades que estamos pensando hacia adelante. Modalidad que es consecuente con las otras áreas del ministerio, cuando lo que estamos haciendo en el ámbito de riego significa que entre el 30 y el 90% de las obras de riego son pagadas directamente por el ámbito privado o beneficiario de ellas, o cuando estamos pensando que la expansión en el ámbito de los aeropuertos podemos hacerlo en cierta medida por las tasas que pagan los usuarios, o cuando estamos pensando que en el ámbito de puertos buena parte de la inversión futura pueda hacerse también mediante la inversión privada a partir de las definiciones que se están realizando en este momento, creo que estamos entonces en presencia de la posibilidad de pensar en un mecanismo de financiamiento mucho más automático y autónomo del punto de vista de la infraestructura pública del país.

Respecto del tema de los peajes, me gustaría señalar que queremos estudiar en el ministerio una modalidad distinta de peajes en donde podamos vincular que el pago del peaje sea función directa de los kilómetros recorridos y la carga transportada, que nos parece una modalidad más justa que la actual, de pagar el peaje dependiendo del paso o no por una determinada garita en un particular punto del territorio nacional. Debemos ser capaces a falta, todavía, de métodos electrónicos que llegarán en un futuro, espero no muy lejano, de buscar una modalidad en donde el peaje del punto de vista del transporte signifique que sea una relación directa en función del kilómetro y la carga. Tenemos que buscar una modalidad que sea más eficaz, más adecuada desde ese punto de vista.

Estos nuevos desafíos implican lo que he señalado para el ámbito privado y la descentralización, que como he señalado, es resultado del crecimiento económico y la ...del país, implica entonces que se abren

oportunidades para todos en Chile e implica también entonces que acá esta Cámara que ha tenido un rol tan fundamental en el ordenamiento del sector privado en este ámbito, tiene también entonces una nueva responsabilidad y una nueva oportunidad.

Adaptarse al sistema de concesiones significa inevitablemente entrar en un tema más complejo que es el tema del financiamiento y creo que es indispensable para el ámbito privado buscar las modalidades adecuadas para que abordemos el financiamiento de estas obras por concesiones de tal manera, que (no how...) acumulado por parte de los empresarios de la construcción no se pierda exclusivamente a partir del elemento financiero y que pasa a ser este en último término el elemento ordenador. Estamos concientes que en una obra de esta envergadura como la que hemos señalado de 80, 100 o 120 millones de dólares, son las ventajas comparativas en el orden financiero el elemento fundamental y determinante de adjudicación de una obra. Cómo se establece entonces una vinculación entre la necesidad de armonizar los intereses financieros con la capacidad demostrada por el ámbito privado desde el punto de vista de la construcción, creo que es una tarea pendiente. No creo que sería bueno que por así decir el elemento ordenador de las concesiones futuras esté determinado fundamentalmente por consideraciones de orden financiero y no también por consideraciones en donde la participación de Uds., empresarios de la construcción, pasa a ser fundamental. Este es un cambio, un salto distinto, es distinto ser empresario de la construcción trabajando para contratos del MOP que se paga con financiamiento público, a ser empresario de la construcción cuando tenemos entonces ahora conglomerados financieros que están en condiciones de adaptarse a este nuevo desafío y eso creo que nos obliga en consecuencia a pensar en una forma distinta de cómo ordenamos nuestro trabajo a futuro. Y eso implica también en segundo lugar entender que tenemos otras posibilidades en el ámbito de concesiones y que tiene que ver con el ámbito de las concesiones para el mantenimiento vial a lo cual me referí anteriormente.

En segundo lugar, creo también que hay otra área donde me parece indispensable buscar mecanismos o modalidades para mejorar la competitividad y mejorar la competencia entre las empresas del sector. Creo que tenemos que hacer esfuerzos porque esta competencia tenga características de mayor igualdad y que la competencia no sea sólo y exclusivamente por el precio. Estoy conciente que en determinados momentos y que hoy tenemos precios que son, yo diría del punto de vista de aquel como ministro que tiene que pagar parte de las obras, tremendamente convenientes y competitivos, que ha habido acá una disminución respecto de lo que son normalmente el tipo de presupuesto estimado por ministerio. Sin embargo creo que debieramos intentar de común acuerdo definir algún tipo de indicadores cuantificables, transparentes y objetivos, en donde también aquellas empresas que

tienen un excelente comportamiento del punto de vista de la seguridad laboral y del menor número de accidentes del trabajo, tengan un cierto premio cuando entran en un proceso de licitación. De igual manera, aquellas empresas donde existe un respeto particular por la legislación laboral. Este tema lo insinué días atrás en una reunión que tuve con directivos de la Cámara. Lo que estoy tratando de insinuar es cómo somos capaces, entendiendo que el elemento fundamental de competencia en una licitación es el precio, así como en el ámbito de las concesiones hay un premio pre-establecido, cuantificado para aquellas empresas del sector privado que presentan una idea de proyecto que al momento de llevarse a la práctica tienen una ventaja sobre sus competidores y que es un premio a la creatividad por haber insinuado una nueva obra, así me parece también debieramos ser capaces de definir en este ámbito cómo introducimos elementos que impliquen un premio, o si Uds. quieren, que empresas que gastan más porque toman los resguardos necesarios para prevenir el número de accidentes y que implica un costo, cómo ese costo implica también entonces un reconocimiento del punto de vista de la forma en que vamos a hacer una licitación. Creo que en ese sentido la necesidad de cuantificar estas variables si lo hacemos bien, nos puede permitir la transparencia en un sistema de licitaciones que creo que en general es adecuado para lo que son las necesidades de las tareas del país. Creo que aquí, nosotros el sector público, tenemos un tremendo desafío de cómo somos más eficaces en la gestión, cómo somos capaces de manejar una red vial de primer nivel y la mantenemos, pero también creemos que hay un desafío para el ámbito privado en los ámbitos que he resañado, en el ámbito de cómo somos capaces también de incorporar al tema del financiamiento a los recursos que existen en las Asociaciones de Fondos de Pensiones y en donde aquí es un sistema de financiamiento que nos obligaría a pensar en la necesidad de los bonos de primera generación como una forma adecuada de poder explorar modalidades importantes. Con los fondos acumulados podríamos destinar 1.600 millones de dólares al ámbito de estructura vial. Hoy con los fondos acumulados y su nivel de crecimiento nos permitiría disponer de 200 millones de dólares anuales amén de lo que ya está acumulado para poder tener inversiones en este ámbito, y por ello me parece tan importante explorar modalidades en donde el ámbito privado de la construcción, conjuntamente con el mundo de la Asociación de Fondos de Pensiones, puedan tener modalidades que nos permitan actuar en estas áreas.

Finalmente, quisiera hacer una brevísima referencia a los compromisos que queremos asumir del punto de vista de la inversión total en este año. Hoy día existe un nivel de inversión aproximadamente de 750 a 800 millones de dólares anuales en este ámbito. Tenemos que llegar a una cifra a lo menos de 1500 millones de dólares anuales de inversión en los próximos 3 o 4 años. Creo que esto es posible en la medida que el esfuerzo actual seamos capaces de agregar el esfuerzo del sector

privado por la vía de las concesiones y que debe llegar al orden de los 200 a 300 millones en la forma que lo he reseñado. Creo que de igual manera debemos ser capaces de mantener el nivel de crecimiento de gasto público en el ámbito de la inversión en infraestructura. Si Chile va a continuar creciendo a tasas cercanas promedio del 6%, creo que podemos aspirar a un crecimiento en nuestro ámbito del orden del 8 al 12% anual en infraestructura, y eso nos permitiría en un plazo de 3 años a 4 años llegar a los 1500 millones de dólares anuales. Si hacemos las cosas bien, creo que estamos en condiciones en consecuencia de abordar adecuadamente las tareas que tenemos por delante. Si hacemos las cosas bien, quiere decir que probablemente al término de este sexenio tendremos una infraestructura con un sistema de financiamiento autosostenido, a lo menos en cuanto a su mantención y en donde las discusiones tradicionales entre los ministros que gastamos platas y los ministros que provén de fondos como el Ministro de Hacienda se reduzcan más bien al quantum del crecimiento, pero no al quantum del mantenimiento. Y yo creo que daríamos un tremendo paso del punto de vista de nuestro sistema institucional si somos capaces de garantizar un mecanismo institucional que nos permita que la mantención se sostiene asimismo.

Para terminar, quisiera decirles que luego de 45 días en el ministerio, tengo un optimismo por lo que veo, por lo que he aprendido en estos días, pero también tengo una visión más optimista porque creo que de nosotros depende aprovechar esta particular coyuntura. Y de nosotros depende el que esta situación promisoriosa que tenemos en el país seamos capaces también de traducirla en el ámbito de la infraestructura. En último término, los países que han progresado han sido países capaces de mirar el largo plazo, y el largo plazo significa dos cosas: cómo invertimos en educación y cómo en infraestructura. Esa es la realidad. No hay recetas mágicas y creo que aquí hay un convencimiento que en torno a estas dos áreas deben estar las herramientas fundamentales que nos proyecten como país, entendiendo también que a medida que crecemos las modificaciones de la composición de lo que gastamos en infraestructura va cambiando. Y todos los estudios nos demuestran que a medida por ejemplo que aumentamos los niveles de ingreso, usted gasta más del punto de vista de infraestructura, en fuentes energéticas, en caminos y en telecomunicaciones. Esas son las líneas en las que tenemos que acostumbrarnos a invertir en el futuro. Y me parece que ahora estamos en condiciones de hacerlo. En ese contexto me parece que este Consejo General de ustedes, en donde se plantean cuáles son los lineamientos estratégicos hacia adelante. Yo creo que esos lineamientos estratégicos están inciertos en la visión que compartimos de país, de los roles que tenemos que jugar en el ámbito público y privado, y entender que esos roles se complementan a partir de una visión común de cómo queremos hacer las cosas en adelante. Les deseo el mejor de los éxitos en este Consejo General que ahora inician.