

CC

DISCURSO DEL MINISTRO

Don Ricardo Lagos Escobar

EN LA CLAUSURA DE LA VIII CONVENCION NACIONAL DE CONTRATISTAS DE OBRAS PUBLICAS

JULIO, 1995

Estimado colega y amigo Ministro Vicepresidente de Corfo, Señor Presidente de la Cámara, Organizadores de esta Octava Reunión de Contratistas de Obras Públicas.

Quiero, en primer lugar, expresar mi satisfacción por estar esta mañana con ustedes. Hace un año, estuvimos, en este mismo lugar, y pudimos, en esa ocasión, delinear lo que entendíamos, lo que iba a ser la línea gruesa de las actividades del Ministerio durante el sexenio presidencial de Eduardo Frei; hoy día quisiera recalcar, también, cierta satisfacción al constatar lo que hemos avanzado en este año y que, en cierto modo, lo que dijimos hace un año se ha podido ir realizando, si bien, como en todas las obras humanas, tal vez no con la continuidad que hubiéramos querido o con la rapidez que hubiéramos querido imprimir en algunas áreas, pero sí con un ritmo sostenido y que, no me cabe ninguna duda, ese ritmo va a continuar y se va a acrecentar. Podemos hacer un balance físico y decir: "en este último año se pavimentaron más de 700 kilómetros de caminos". Días atrás estuve en una región del país, y en esa región se habían pavimentado 150 kilómetros, uno tiende a olvidarse que antes, no hace muchos años atrás, lo que Chile pavimentaba en un año eran 150 a 200 kilómetros, y ahora, esa cantidad, se ha hecho en una sola región, eso es consecuencia, por cierto, no de un Ministerio, ni de un Gobierno sino de un país que ha ido creciendo y que sus volúmenes, en consecuencia, tienen otras dimensiones.

Hemos sido capaces de incrementar los contratos de conservación global, esta nueva modalidad en la cual se le entrega la mantención de 300 a 800 kilómetros de caminos a una empresa con el fin de asegurar un determinado tipo de estándar. En este instante tenemos más de 13.000 kilómetros que están entregados a ustedes los contratistas bajo el sistema de conservación global. Creemos que ha sido un sistema en general, muy exitoso que nos permite mantener el nivel de camino de una manera mucho más eficaz que en la forma tradicional, es un elemento innovador y en el cual, por cierto, queremos persistir. Otra forma de medir lo que estoy diciendo es el señalar que, en el ámbito de la mantención donde estamos gastando, desde el año pasado, más de 300 millones de dólares anuales, y yo recuerdo cuando en algún momento se planteó que si queríamos ser capaces de mantener de una manera adecuada teníamos que llegar a esta cifra de 300 millones, y a esa cantidad ya llegamos, bueno, a lo mejor nos ayudó un poquito la caída del dólar y, en consecuencia, acá hay un truco financiero, pero aún con el truco financiero estamos en más de 300 millones si consideramos el dólar a 400 pesos, ahora, lo que quiero decir acá es que tenemos un balance en este año muy positivo pero que sería muy injusto decir que es un balance de esta administración, porque ese mismo balance lo pudo haber hecho mi

antecesor Hurtado respecto a años anteriores, lo que quiero señalar con esto, es que hay cierta continuidad en la forma en que se ha ido expandiendo el esfuerzo, en el ámbito de Obras Públicas, muy significativo y lo que hemos hecho en el último año, tal vez haya sido consolidar algo que venía, y a lo cual hemos agregado un conjunto de elementos que sí nos permitiría decir ahora que visualizamos hacia adelante un proceso o un punto de inflexión en los volúmenes que a esta hora hemos manejado. ¿Por qué este volumen de inflexión? Primero, porque de una manera más concreta ya hemos convenido con las autoridades de Hacienda el que esperamos mantener un nivel de crecimiento de la inversión en el ámbito de infraestructura del orden del 8 al 10% de crecimiento real anual. Eso fue lo que hicimos el '95 respecto al '94, no puedo decir lo que va a ocurrir el '96 respecto al '95, estamos en el proceso de conversar con las autoridades de Hacienda, pero sí esperaríamos que las nuevas noticias de un país que va a crecer cerca de un 7% nos permita, sin que se asuste el Ministro de Hacienda respecto a la expansión del gasto fiscal y los equilibrios macroeconómicos, avanzar también como hicimos el año anterior, lo que quiero decir es que, cuando señalamos que era perfectamente posible avizorar para los próximos 4 a 5 años, hasta el año 2.000, un nivel de crecimiento del gasto en Obras Públicas del orden del 8 al 10% de crecimiento real, esto se ha cumplido el '95 respecto al '94 y estoy casi seguro que el '96 se cumplirá respecto al '95. Lo anterior, en consecuencia, implica la definición de un rumbo en el ámbito de la política de Obras Públicas que me parece de tremenda importancia desde el punto de vista de los contratistas. Lo segundo, es que también en este año hemos consolidado el tema "Concesiones en Obras Públicas", hemos dado un paso muy importante en este año al definir el tema de la concesión de la Ruta 5, la cual en su primer tramo Talca-Chillán se hace, como ustedes saben, después de la precalificación, esperamos hacer la licitación en el mes de noviembre y estar adjudicando a fines de año. Eso implica que hemos tomado una definición, que en la práctica al plantear la Ruta 5 de La Serena a Puerto Montt, estamos diciendo que incrementamos con recursos del sector privado más o menos unos 1.500 millones de dólares, que esperamos gastar de aquí al '99, y que, por cierto, en ninguna formulación presupuestaria pública estaba considerado una cantidad de esa envergadura. Entonces, sumamos los dos elementos, primero la definición de un 8 al 10% crecimiento real en los próximos cinco años de gasto público, y segundo la definición que estamos diciendo, de una contribución del sector privado de estas magnitudes, que nos permiten yo diría ser bastante optimistas en lo que les dije que era nuestra aspiración el año pasado, esto es tener entre 200 y 300 millones de dólares de inversión del sector privado en el ámbito de infraestructura. Por eso digo que creo que estamos muy cerca de un punto de inflexión. Quiero hacer una sola reflexión con ustedes, al nosotros entregar de La Serena a Puerto Montt, quiere decir que desde el punto de vista del presupuesto en Obras Públicas estamos liberando 50 millones de dólares que es lo que gastamos en la Ruta 5, entre ampliación, o sea las dobles calzadas que estamos haciendo y la mantención. Pero eso quiere decir, y lo digo más bien bajito que no lo escuche el Ministro de Hacienda, verdad, pero estamos disponiendo de 50 millones adicionales para los caminos transversales. Digo esto porque me parece que hay un elemento muy importante de lo que implica respecto a la magnitud del salto que vamos a dar, acá por cierto, esto ha significado temas complejos desde un punto de vista de la ingeniería, ha habido situaciones difíciles de abordar por la magnitud de lo que estamos hablando, pero que van en camino de solución. En el ámbito de las concesiones, hemos

tenido este año, también, una espléndida relación con el grupo de trabajo *ad hoc* que sobre este tema ha creado la Cámara, y que nos ha permitido, poder avanzar con mucha rapidez en este campo.

Al mismo tiempo, yo quiero decirles, y alegrémonos de que el sistema se ha consolidado de tal manera, que en este camino Nogales-Puchuncaví, que el año pasado por esta época llegue acá luego de haber declarado desierta la concesión por condiciones que me pareció que era indispensable hacer, bueno, ahora se ha licitado en condiciones infinitamente superiores a la que tuvimos hace un año atrás, y esto es un elemento en el cual yo quisiera recalcar ante ustedes.

Un año atrás en Nogales-Puchuncaví, los consorcios plantearon que era necesario un subsidio del orden de los 3 y medio millones de dólares y un peaje de \$ 1.000, este año se presentaron también cuatro consorcios y bien distintos, nadie pidió subsidio, y de los consorcios que se presentaron uno pidió \$ 830, otro \$ 810, otro \$ 540 y el que ganó se le adjudicó con \$ 500 de peaje, en circunstancias que el año pasado, los cuatro consorcios plantearon mil. Yo creo que acá estamos en presencia de un cambio muy importante que está teniendo lugar en el sector privado, respecto de lo que entiende es el área de concesiones y los niveles de rentabilidad que se aspiren en ellos, eso creo es un elemento tremendamente positivo respecto del país, y de los usuarios, por cierto, pero también de la consolidación del área de concesiones, eso implica un reconocimiento por parte de la autoridad a lo que estamos presenciando hoy día. A eso yo quisiera agregar algunos avances que hemos tenido en el ámbito legislativo. Por lo tanto, creo que estamos en un momento muy especial del punto de vista de cómo vemos el escenario hacia adelante, en donde ustedes son un elemento fundamental, en tanto crea pueda haber acá, no diría tranquilidad, pero sí una confianza muy clara en que si estos niveles se van a mantener, y no hay ninguna razón para que no se mantengan, en sus definiciones respecto a inversión, respecto a introducir nuevas tecnologías, respecto a buscar nueva maquinaria, creo que estamos en condiciones de poder decir, sí, hay razones sólidas para apostar al avance que vamos a tener en términos cuantitativos en esta área, también va a tener que ser seguido de un avance mayor al que estamos teniendo en mejoramiento tecnológico, productivo, plazos de materialización de las obras públicas, en donde vemos con profunda satisfacción que éstos se están acortando y no alargando como norma general, o sea, se ha descubierto que en verdad desde el punto de vista de los gastos generales, si son 12 meses y la obra la entrego en 10, me ahorré 2 meses de gastos generales, y por lo tanto, el tema de cómo hacemos para adelantar los plazos, pasa a ser un elemento muy central dentro del diseño de la forma que podemos operar hacia adelante. Lo que usted hacía en 24 meses, ahora lo hace en 18, y a lo mejor ahora en 15 meses. Hemos tenido una tragedia en el sur, entonces, dije que el puente se iba a hacer en 75 días, cosa que nadie me creyó, bueno lo inauguré dentro del plazo, hace algunos días. Ese es un cambio de la forma de operar del mundo de los contratistas y ese cambio creo que es muy importante que de alguna manera el país también lo perciba, porque eso habla de un país que se está abriendo.

Ahora no me cabe la menor duda que tenemos un conjunto de temas que perfeccionar. Primero, tenemos ciertas dificultades, yo diría, más allá del Ministerio, que se nos presentan con los contratos en Contraloría. Los quiero mencionar acá, porque esto es un elemento de responsabilidad nuestra y también de ustedes, cuando el que está segundo,

tercero dice, voy a la Contraloría, por favor, creo que lo esencial del sistema chileno es la transparencia del sistema y espero que esto se mantenga así por muchos años, lo que sí me parece importante, es cómo mantenemos la transparencia con un grado de mayor eficiencia, no hay eficiencia si nosotros adjudicamos una obra en octubre del año '94, y todavía, a finales de julio del '95 estamos todavía con decretos que van y vienen de la Contraloría y tenemos empozados 4.000 millones que tenemos que gastar. Entonces, acá hay un elemento en el cual asumo la responsabilidad que tenemos como Ministerio, pero nosotros quisiéramos explorar la posibilidad conjuntamente con la Contraloría, por cierto, y también con ustedes de buscar modalidades en donde entendiendo que tiene que haber una instancia de apelación respecto a los actos administrativos, y que la Contraloría es el ente adecuado, como hacemos para que esa instancia tenga modalidades de mayor eficiencia en el tiempo y no tengamos esta situación de alargamiento indefinido, como ha pasado en determinados casos, ese es un primer punto.

Un segundo punto, tiene que ver, con el tema de cómo perfeccionamos la contratación de los estudios en ingeniería, en donde estamos llegando a los límites de la capacidad operativa de administración de los profesionales que tenemos y de los volúmenes de inversión que manejamos. Si hoy, estamos manejando el doble de inversión de hace 5 años atrás, pero hoy estamos manejando la mitad de la inversión que vamos a tener en 5 años más, tenemos un problema mayor, del punto de vista de la operación como Ministerio y de nuestra capacidad de seguimiento. Esto tiene que ver también, en consecuencia, respecto a los contratos en el ámbito de los estudios en ingeniería, en donde crecientemente creemos tenemos que tener mayor cuidado en ellos porque nos permite ahorrarnos muchos dolores de cabeza en la ejecución, materia en la cual, por cierto, ustedes saben mucho más que yo.

Tenemos una tercera área que yo veo crecientemente compleja en el Ministerio y es el tema de los proceso de expropiación, o sea, tenemos un Ministerio hecho para hacer 150 kilómetros de pavimento ó 200 y no 7000, y sí a los 7000 les agregamos entonces las autopistas por concesión, tenemos un número de expropiaciones absolutamente colapsadas, en que contratamos más gente y que no da más abasto, y ahí tenemos un tema complejo, difícil, en donde también está de por medio el interés fiscal.

Porque muchas veces, con tal de poder avanzar rápidamente llegamos a convenios en donde, bueno, estamos pagando una cifra que a lo mejor es un poquito alzada, vale decir en el ámbito expropiatorio, podemos llegar a tener cuellos de botellas muy serios, y eso es una responsabilidad nuestra pero que también es importante del punto de vista privado, porque en el caso de las concesiones, como ustedes saben, las expropiaciones las paga el concesionario. Aquí tenemos otro tema mucho más complejo y es que la concesión la paga el concesionario, y la palabra final del precio de lo expropiado la determina la autoridad fiscal y como alguien me dijo en días pasados, cómo es esto, usted determina el precio final y lo pago yo, quisiera tener algo que decir también en este precio final; aquí hay un elemento del ámbito público y privado, y que lo planteo con mucha transparencia, porque es un tema complejo, de no fácil resolución, pero en donde sí creo, tenemos que encontrar una solución. Tenemos contratos, convenios de concesión en lo cual se establece un monto máximo a pagar, y pagados en montos máximos, es responsabilidad del sector fiscal, por eso creo que, en el ámbito de concesiones, de expropiaciones, nosotros tenemos que hacer una modalidad de supervisión importante.

Una cuarta línea que me parece importante es algo que hemos conversado con la Cámara y que tiene relación con cómo somos capaces de hacer y de evitar modalidades de competencia desleal en las licitaciones de contratos en lo que dice relación con normas de seguridad y de cumplimientos de derechos laborales por parte de los contratistas, lo que estamos planteando es cómo podemos buscar, de común acuerdo, modalidades que nos permitan en alguna u otra forma por así decir, premiar aquellos contratistas o empresas que en nivel de normas de seguridad y cumplimiento de derechos laborales, tienen un récord superior a otras empresas, y en consecuencia, si usted puede establecer a través de modalidades objetivas, que son las primas de riesgo, por ejemplo, u otras, usted podría tener alguna modalidad en donde, amén por cierto lo que es el precio, se sepa anticipadamente, que respecto a estos temas hay empresas que tienen una cierta ponderación a favor o en contra, dependiendo de estas normas objetivas. Esto me parece importante porque en alguna u otra medida eso forma parte de un país que se va modernizando, y como también avanzamos en este ámbito, las modalidades por las cuales definimos los contratos pueden considerar estos elementos.

Una quinta área, es la que a mi juicio tiene que ver con la forma en que redefinimos el rol de las asesorías de la inspección fiscal, porque aquí tenemos un elemento bien complejo, está el inspector fiscal, quien ante la magnitud de la obra tiene una asesoría al lado, pero en último término, cuando hay alguna situación de discrepancia entre el inspector y la empresa, o el contratista, la empresa asesora como que toma palco, ellos no participan directamente, no dan su opinión, es decir, está bien que la asesoría del inspector fiscal va a decir si a mi me consta que removieron tantos metros cúbicos de tierra, eso no es sujeto de discusión, está claro, eso hizo, pero también hay momentos de conflicto entre el inspector fiscal y la empresa; discrepancia que termina siendo resuelta en otros niveles, normalmente ahí, la asesoría por así decir, cuya opinión podría resolver buena parte o contribuir a resolver, no juega un rol de mayor participación en este tema, no estoy creando una instancia distinta al inspector fiscal o al contratista, lo que estoy diciendo es cómo definimos estas asesorías del inspector fiscal, de una manera más adecuada en donde también hay una mayor responsabilidad por parte de la propia asesoría respecto a lo que se está haciendo. Me parece que cuando usted va a ir a contratos de mayor magnitud como resultado de lo que he señalado anteriormente, va a ser un tema muy importante, muy considerable.

El sexto punto que quisiera mencionar, dice en relación con el tema de la descentralización, en el Ministerio estamos abordando a través de los convenios de programación una modalidad que significa en el fondo, escuchar la voz del Gobierno Regional, expresado a través de su Intendente y su Consejo Regional, donde ellos están en condiciones de aportar una cierta cantidad de recursos administrados regionalmente, los del fondo del desarrollo regional (FNDR), donde por la vía del convenio de programación de los fondos sectoriales del Ministerio conviene con las autoridades regionales un determinado programa de inversiones para los próximos años. Hemos suscrito convenios de programación con la Primera, Segunda, Novena y Undécima Región, y tenemos en proceso de convenio prácticamente todas las regiones del país, pero eso significa que el Ministerio, por ejemplo, con la Novena Región hace una definición de los montos que esperamos invertir en determinadas áreas en los próximos años, definiciones que deben ser refrendadas por Hacienda, por cierto, pero que me parece, del punto de vista del contratista, es muy importante,

hoy día usted sabe que de aquí al '99 se van a invertir 16.000 millones en pavimentar 150 kilómetros del Paso Jama, hoy día se sabe que de aquí al '99 en Guaracolchan en el camino Iquique-Oruro, usted debe invertir 6.500 millones para elevar los estándares de calidad, si le interesa más el detalle, usted sabe que los gobiernos regionales están poniendo el 35% y nosotros un 65% lo cual no debe tener mayor relevancia, pero implica un compromiso de otro nivel, y eso significa, en consecuencia, que a medida que avancen los convenios de programación hay más claridad en algo que me parece razonable del punto de vista del sector privado: "mire, cuénteme más o menos cómo viene el panorama hacia adelante para yo poder programar mi nivel de inversiones, mis recursos humanos, mis recursos financieros y mis recursos técnicos". Bueno creo que a través de la identificación de convenios de programación, implica compartir una visión del desarrollo de la región y del rol que juega la infraestructura en el desarrollo de esa región por parte del gobierno regional y por parte del gobierno central, y a partir de la visión común de desarrollo decimos, muy bien, vamos a poner esta cantidad de recursos en este tipo de desarrollo. Entonces así como yo les digo en la I y II región tenemos esos niveles, o el mejoramiento del terminal del aeropuerto a través del sistema de concesión en Iquique, o lo que estamos haciendo en la III Región donde buscamos la posibilidad de poder explotar, con fines turísticos, el camino entre Bahía Inglesa y Huasco, a través de la costa, o los que estamos diciendo sobre la posibilidad del camino interior La Serena-Ovalle-Illapel, con un nuevo trazado Ovalle-Combarbalá-Illapel para seguir hasta Petorca en la V Región y que implica todo un camino interior, pero que es cierta concepción de cómo estamos visualizando el desarrollo de la Cuarta Región, y que no es solamente el tema del corredor este-oeste, verdad, y el paso Uvas Negras y el Puerto de Coquimbo, sino que también la necesidad de un camino paralelo interior que implica llegar a zonas que se encuentran en un nivel de aislamiento, o de vinculación sólo de cordillera-mar con la ruta central, que en este caso, va por la costa y si usted sigue hacia el sur, usted visualiza que en cada una de las regiones del país tiene un conjunto básico de obras estructurantes que fundamentalmente del punto de vista vial, apunta a un volumen de inversión muy elevado que se va a consagrar a través de un convenio de programación y en donde de aquí a septiembre-octubre usted va a tener prácticamente las líneas matrices de los volúmenes de inversión de aquí al 2.000. Si usted llega a la VIII o IX Región usted tiene elementos básicos estructurantes, como es por ejemplo, todo el tramo de Lonquimay hacia Victoria Curacautín por el lado norte de la Novena Región o por el lado sur todo el tramo, que va de la ruta principal de Freire hacia Teodoro Schmidt-Toltén. Que va a tener, en consecuencia, una región estructurada con torno 13 de grandes corredores este-oeste. Lo que quiero decir con esto, es que empieza a emerger del punto de vista de la descentralización una cierta programación de la inversión que va a permitir por tanto a los contratistas, tanto de nivel nacional como los contratistas regionales poder tener cierta claridad de cuales son los volúmenes que hay, y a eso se tiene que agregar lo que decía antes respecto al tema de mantención; de los convenios de conservación global que estamos en veintitantos y que yo espero llegar a cuarenta y tantos el año '96, vale decir a lo menos uno por provincia, en consecuencia, definir una red básica por provincia que va a ser de cargo del sector privado y que es la red fundamental y esa tiene que tener un nivel de conservación adecuado. Si somos capaces de desarrollar estos cinco puntos muy concretos, pero creo que nos apuntan a lo que nosotros tenemos que ser capaces de mejorar, y a ello le agregamos en donde tal vez podemos ser capaces

de pensar que parte de estos temas los podríamos explorar conjuntamente con la Cámara, o parte de estos temas, conjuntamente con el Instituto de la Construcción, cuyo directorio provisorio está a cargo, precisamente, del Presidente de la Cámara y donde tal vez el Instituto sea la mejor instancia, pues, como dice la ley que lo creó "donde el ámbito público y privado abordan este tipo de materia", y en donde yo creo que un tema fundamental es que ocurrirá después, desde el punto de vista tecnológico, de las modificaciones de las empresas de la construcción; cuando usted se encuentra con un salto tan importante con los volúmenes que estamos hablando, porque a este presupuesto que tiene el Ministerio, usted le está agregando un presupuesto paralelo, por la vía de concesiones que es un tercio más, para no referirnos a otro tema que tocó el Ministro Sandoval que tiene que ver con otra área, lo que implica también un espacio muy grande de inversión en el ámbito de infraestructura y dentro de eso usted tiene el ámbito, por cierto, que tenemos acá en lo que dice relación con el Ministerio propiamente tal, con lo que se está haciendo en el ámbito de concesiones, en otras áreas, lo que son los terminales aeroportuarios, el que este año se va a llamar por concesión nuevos terminales aeroportuarios en Iquique, en La Serena, en Puerto Montt y en casi todo el sur, de una sola vez y en un solo año, y con recursos públicos Balmaceda.

Bueno, es una forma de abordar un tema distinto y en donde yo creo también que próximamente debiéramos tener desafíos similares es en el ámbito portuario porque todo el mundo dirá que tenemos capacidad portuaria ociosa, sí es muy cierto, pero esa capacidad portuaria ociosa no nos sirve para determinado tipo de carga, si estamos pensando en otro tipo de carga, como es por ejemplo todo lo que dice en relación con puertos de mayor calado de profundidad, si queremos exportar granos del sur de Brasil o del norte argentino, en donde estamos hablando de millones de toneladas y hoy día usted tiene que Antofagasta, Iquique y Arica exportamos cuatro millones de toneladas más o menos, pero si usted quiere aprovechar esto otro estamos hablando entre cinco y diez millones de toneladas de grano, pero que obliga un tipo de inversión distinta, es decir, si eso lo tomamos en serio, yo creo que acá vamos a tener unos niveles que plantean unos desafíos muy importantes del punto de vista del contratista del sector privado; en ese contexto lo que quisiera transmitirles en el día de hoy es que la magnitud de lo que viene es muy superior a lo que conocemos hacia atrás, nos obliga a tener, digamos, un nivel de avance muy significativo y dentro de eso me parece a mí, que es lo que estamos presenciando aquí en este sector tiene que tener lugar en otros sectores de la economía del país, tal vez la única inquietud que uno tiene, es en qué medida este gran esfuerzo modernizador involucra otras áreas ya que a ratos uno tiene la impresión que hay otros sectores que van quedando más rezagados. Como hay que dar un mayor empuje a las empresas más pequeñas, a las medianas, como se hace un esfuerzo, para que allí también se produzca un impulso en esta dirección, y en esto yo creo que el crecimiento del país nos permite mirar con un cierto optimismo lo que viene, pero que también ese crecimiento nos debe permitir mirar el que uno tiene sectores rezagados del punto de vista social; en el tema pobreza y distribución de egresos, uno tiene sectores rezagados del punto de vista de la distribución espacial, usted dice, tenemos un estupendo desarrollo en el sector costero de la cuarta región, pero tenemos al interior sectores que están en un nivel de atraso, en donde uno tiene un sector como este que tiene la impresión que va muy rápido en donde yo, excúsenme si me salgo del tema, pero, veo con mucha preocupación la manifestación de San Carlos de los agricultores, que más allá de las medidas del gobierno, la sensación que uno tiene, es que ellos perciben que hay un

conjunto de sectores económicos que están a velas desplegadas, y que en cierto modo ellos van quedando como al margen de este proceso. Yo creo que no es posible que un país avance, verdad, con todos sus sectores a velas desplegadas y de repente se nos quede un sector atrás, esto es un elemento muy crucial, porque en el fondo un país es moderno cuando es capaz que el crecimiento llegue a todos los sectores y no queden sectores rezagados, sean sectores regionales, sectores sociales o sectores económicos. Porque si hay un mayor grado de homogeneidad usted tiene un mayor grado de diagnóstico común que comparte, y eso creo es un elemento motivador que nos pasa en nuestra área, cómo somos capaces, digamos de este esfuerzo que se está generando tan grande, hacerlo llegar a todos los sectores, de un punto de vista de los que participan en la actividad de la construcción, empresarios, trabajadores y sector público cómo introducimos eficiencia, medición a la eficiencia y luego cómo somos capaces también de garantizar más allá del sector nuestros aciertos a sectores económicos para que también sientan que están participando de aquello.

Y aquí entonces yo creo que tenemos un tema que excede los límites de la cartera de Obras Públicas que tiene que ver también como nosotros entendemos el desarrollo del país, y en ese contexto me parece muy importante que de repente decidamos hacer un alto y decir qué está ocurriendo acá, cómo somos capaces de plantearlo en un trasfondo de país, que estamos concentrando todas nuestras inversiones en función de ciertas actividades productivas y otras no. Cuál es el rol de todos los caminos secundarios que tenemos del punto de vista agrícola, cómo vinculamos infraestructura con sectores productivos del mundo real y eso creo que nos plantea, digamos, una forma más global de poder observar nuestra actividad. Es aquí donde me parece que tenemos ciertos desafíos por así decir, muy fuertes la Cámara y el mundo de la infraestructura en general. Precisamente por lo que se ha señalado por parte del Gobierno, que este es un rol crucial para el futuro, nosotros buscamos modalidades de preparación para esto, sobre como podemos hacerlo de una manera más global, respecto a otros sectores.

En suma, para concluir con lo que quisiera decirles, es que percibimos acá, que estamos tal vez en un punto de inflexión de lo que ha sido el tema de la obra pública, punto de inflexión que tiene que ver también con lo que nosotros hacemos como Ministerio y en donde estoy consciente que ese punto de inflexión significa en lo fundamental pasar a un Ministerio de características distintas, y eso no es fácil dentro de la administración pública, pero usted está pasando de un Ministerio donde las obras públicas se entregan gratuitamente, a un Ministerio en donde en determinadas obras públicas se paga por su uso, primer cambio, segundo cambio, si usted va a pagar por su uso, usted va a tener un Ministerio con obras públicas con financiamiento público y un Ministerio con obras públicas con financiamiento privado, en donde la responsabilidad de pensar la obra pública sigue estando en el Ministerio, pero si es con financiamiento privado tiene que generar un espacio de participación al privado, que tiene mucho que decir. Tercero, si está pensando en un Ministerio que a partir de estos dos elementos anteriores está en condiciones, por lo tanto, de generar espacios de participación al privado, lo que no implica una abdicación de la función pública, pero indica una forma de incorporar, porque ocurre que ahora la visión de la obra pública está cambiando, y cuarto, por cierto, que está pasando de un Ministerio que tiene ciertos niveles elevados de centralización, a un Ministerio más descentralizado, y eso implica una forma de ordenamiento distinto. Creo que en torno a estos cuatro elemen-

tos que son muy importantes tenemos que pensar cómo estructuramos un Ministerio más acorde con este gran salto que está teniendo lugar y a partir de las limitaciones que señale desde el punto de vista de los recursos humanos que tenemos en el Ministerio.

Un punto de inflexión implica desafíos para el sector privado y para el sector público y creo que la única forma de poder aprovechar esta ocasión que creo muy excepcional, no he hecho el análisis, pero no sé en cuántos períodos de la historia de Chile, de la historia de las Obras Públicas uno puede definir lapsos tan largos donde va a tener un período creciente de crecimiento, con ritmos muy sostenidos que significan un desafío muy grande; a la vez que el país por los niveles de crecimiento que está teniendo va a demandar más infraestructura y, en consecuencia, creo que estamos frente a estos desafíos con la necesidad de coordinar nuestro trabajo, y ese tal vez es el sentido fundamental de reuniones como esta que ustedes están clausurando hoy día, que es intercambiar ideas sobre estos temas y como el ámbito privado puede coordinarse bien entre sí y como a partir de esa coordinación somos capaces de definir también tareas comunes con el sector público y ese es el sentido de mi presencia aquí esta mañana, esperemos que lo que hemos planteado con una visión optimista, que la tenemos, sea también capaz de dar cuenta de las ineficiencias actuales que está a la vista de todos y que es consecuente de la necesidad que nos hace de modernizarnos más rápidamente.

Finalmente, quisiera decirles que esta visión es una visión compartida en el seno del Gobierno, en el sentido de entender que todo lo que es financiamiento privado, recibe las reglas del sector privado, del punto de vista de los equilibrios macroeconómicos y, por lo tanto, los equilibrios macroeconómicos operan respecto a lo que es el gasto público con financiamiento público y no respecto al gasto público con financiamiento privado, que tiene las reglas propias de la inversión privada, si eso es así, hemos despejado un elemento muy fundamental respecto de lo que va a hacer nuestro nivel de inversión futuro y en ese contexto yo los invito a ustedes a programar sus actividades sobre la base de un crecimiento de esta área de economía del orden de un 8% como mínimo y de una inversión en el subsector que debiera significar también un crecimiento real, a lo menos, de una cifra similar.

Muchas gracias.