

# Políticas de Infraestructura y Ley de Concesiones

Extracto del discurso del Ministro de Obras Públicas, señor Ricardo Lagos, en el Seminario "Infraestructura y la Ley de Concesiones", realizado los días 24 y 25 de marzo.

En materia de políticas públicas existen dos áreas que van más allá de las realizaciones de un gobierno en particular, ya que requieren de una permanente planificación de largo plazo:

1. Educación.
2. Infraestructura.

Ambas implican tener una percepción de cómo será el país en los próximos 20 o 30 años. En consecuencia, cuando se dice que hoy existe un déficit de infraestructura, lo que se dice es que en el pasado se tomaron decisiones incorrectas, subestimando las necesidades actuales del país. Hoy debemos prepararnos para enfrentar a un mundo altamente integrado y competitivo. El éxito de los países asiáticos tiene como pilar reformas profundas en los temas de educación e infraestructura.

La política de Infraestructura del gobierno de Frei está destinada a enfrentar simultáneamente tres grandes desafíos:

1. Infraestructura de carácter social.
2. Infraestructura para el proceso de desarrollo.
3. Infraestructura de internacionalización.

La primera está relacionada con la planificación urbana y el tener ciudades eficientes, con servicios sanitarios y tratamiento de aguas servidas suficientes y adecuados, y con la ampliación de la red de caminos comunales.

Las últimas están relacionadas con el desarrollo portuario y la redefinición de su actual gestión; la incorporación del sector privado al desarrollo de nuestra red caminera básica y al mejoramiento de la capacidad de riego; y el mejoramiento sustantivo de las comunicaciones en el ámbito de las fronteras.

Las consecuencias de tener un déficit en la infraestructura pasan por:

- Importantes pérdidas de competitividad por el encarecimiento de los costos en la cadena de comercialización.
- Restricciones en el proceso de desarrollo del país y de la inversión.

De esta forma, se tienen claro los desafíos, existiendo consenso que los déficit actuales implican duplicar los montos de inversión que se hacen en infraestructura. Lo que hay que hacer, entonces, es enfrentar este desafío, y para esto es esencial cambiar la percepción de que la infraestructura es un bien gratuito. Se trata más bien de un factor de producción, por el cual hay que pagar. Esto es, resulta crucial la incorporación de mecanismos de pago por parte de los usuarios.

Esta es la clave del problema, ya que si la inversión en infraestructura significa la creación de una riqueza que retribuye, la incorporación del sector privado, que es el otro elemento clave en el tema de la infraestructura, resulta ser un proceso natural y masivo.

Es bajo este concepto que durante el gobierno anterior y por gestión del ministro Hurtado, se planteó la necesidad de crear el mecanismo que dio origen a la Ley de Concesiones de Obras Públicas, mecanismo por el cual la inversión en una obra de infraestructura significa acceder en un flujo de pagos que, traídos al valor presente, incentiva a los privados a realizar las obras necesarias. Luego, resulta esencial establecer las modalidades para garantizar este flujo de pagos, existiendo

un abanico de posibilidades, desde una garantía del 0% al 100% por parte del Estado. Esta es una discusión en la cual no sólo nos encontramos nosotros, sino que en general todos los países que han establecido sistemas similares al nuestro.

En el caso chileno existen tres grandes áreas en donde el sistema de concesión podría operar adecuadamente:

1. La que hoy se está desarrollando, y que tiene que ver con toda nuestra red básica vial, tanto longitudinal como transversal.
2. El desarrollo de redes viales o caminos enfocados a alguna actividad productiva específica, sea productiva o urbana.
3. La que tiene que ver con la conservación vial, aspecto crucial, y donde es necesario vincular la tarificación y el costo de mantención de los caminos.

Aquí se puede recordar el ejemplo citado por el Ministro de Obras Públicas de Alemania, donde el tema de la infraestructura tiene un enfoque comunitario, y en donde se está pensando la implantación, hacia fines de década, de sistemas generalizados de tarificación vial, ayudados por un mecanismo de indicadores y control satelital.

Se puede apreciar que, embrionariamente, estamos frente a una industria de considerables dimensiones, la que hoy tiene que prestigiarse y abrirse paso, especialmente en el tema del financiamiento. En Chile es este tema, el del financiamiento, pieza clave que limita las capacidades de desarrollo masivo del sistema de concesiones.

Resulta indispensable crear las condiciones para el acceso a posibilidades de financiamiento que, con la estructura actual, es limitado. Hay que crear los mecanismos y modalidades para incorporar al financiamiento a los inversionistas institucionales y, para esto, es necesario:

- ° Revisar la ley del mercado de capitales;
- ° Establecer una distribución, de "fine tuning", de los riesgos entre el sector privado y público.

Finalmente, este cambio de la mentalidad ciudadana con respecto al pago por uso de la infraestructura, involucra también la necesidad de un cambio en la concepción y gestión del ministerio, resultando imprescindible dar claros avances en:

1. Descentralización;
2. Una organización que sea eficiente, en la perspectiva de una participación creciente de financiamiento privado.
3. Ordenar el ministerio para la nueva realidad en términos de fiscalización.
4. Una organización institucional capaz de planificar eficientemente, diferenciando entre las distintas áreas de la infraestructura.

Hay que preparar a Chile para enfrentar los desafíos de internacionalización y competencia del siglo XXI, y el área de infraestructura es una pieza clave para el logro de este objetivo.