

CONFERENCIA PUERTO CHINCHORRO

«ROL DEL SECTOR PRIVADO EN EL DESARROLLO URBANO DE ARICA»

Exposición del Sr. Eugenio Velasco Morandé,

Presidente Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción

ARICA, 13 de ENERO de 1995

El cambio estructural desde una economía cerrada, orientada a la sustitución de importaciones, a una estrategia de desarrollo basada en el libre mercado y la apertura económica, hicieron perder paulatinamente el efecto de las medidas especiales dispuestas anteriormente para lograr el desarrollo económico de Arica, ya que en un esquema de economía de mercado, el desarrollo de una ciudad o región no puede basarse primordialmente en sistemas de franquicias, preferencias, exenciones o incentivos fiscales forzados y permanentes, sino que en sus propias potencialidades, es decir, explotando las ventajas comparativas y competitivas que se presentan.

Según todos los análisis, la principal ventaja de Arica es su estratégica localización geográfica fronteriza, lo que unido a su calidad de puerto natural, su clima y los atractivos naturales aptos para el turismo, señalan un claro potencial de desarrollo orientado a la prestación de servicios internacionales de transporte y al turismo, en el contexto de un proceso de integración económica con los países vecinos, que consolide a Arica como un corredor del comercio entre los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico y esta subregión de Sudamérica.

En este marco, el rol del Estado debe ser el de potenciar las ventajas naturales de Arica, evitar políticas que limiten el desarrollo de esas ventajas comparativas y favorecer la iniciativa empresarial privada, radicando en ella la responsabilidad de materializar las acciones necesarias para lograr el despegue económico de la ciudad y un mejoramiento de la calidad de vida de su población.

Para potenciar estas ventajas es preciso, entonces, pensar el futuro de Arica asociado al desarrollo económico y a las necesidades de la subregión continental que abarca su área de influencia geográfica.

Una clara muestra de lo que puede lograrse en ese sentido es lo que hemos vivido en la mañana de hoy, al participar en la inauguración de Puerto Chinchorro, en donde el Sector Público, a través del SERVIU local (que aportó los terrenos) y la Corporación de Desarrollo —CORDENOR— constituyeron la sociedad CORDESERVIU, que ha llevado a cabo este espléndido proyecto que será el inicio de un nuevo plan, dentro de una nueva perspectiva de ARICA, enfocada a su desarrollo turístico.

Esto lleva a la conveniencia de abordar al más breve plazo las acciones para fortalecer la integración con Bolivia y con la región vecina del Perú, adelantándonos a las aspiraciones peruanas de asumir el control del movimiento comercial de la subregión. Sin embargo, desde el punto de vista que aquí interesa, la integración sólo es posible sobre la base de disponer de una infraestructura que permita una integración física expedita y adecuada al crecimiento comercial que se proyecta

para esta subregión, por lo que es especialmente importante fortalecer la infraestructura de transporte.

En materia vial, es necesario mejorar las rutas de interconexión internacional, lo que significa, por una parte, mejorar los estándares del tramo chileno, desde Arica a Tambo Quemado, del camino que une Arica con La Paz, y darle así el carácter de una real ruta internacional, capaz de soportar tráfico intenso y pesado, y con el mismo objetivo, construir una segunda calzada desde Arica hasta el límite con Perú, junto a lo cual se precisa también mejorar la red de vías nacionales y secundarias y establecer un adecuado plan de mantenimiento de estas vías.

No parece factible, por ahora, pensar en un desarrollo de la red interurbana nacional e internacional de la región a través de concesiones a privados, debido a la baja densidad del tráfico actual que no hace económicamente rentables este tipo de proyectos.

Sin embargo, dada la alta rentabilidad social de algunas de estas obras, pudiera pensarse que el Estado estuviera dispuesto a subsidiar su ejecución por este mecanismo.

No es aventurado pensar —por ejemplo— que la mantención y mejoramiento del camino internacional a Bolivia, en el futuro cercano se lleve a cabo por el sistema de concesiones, basado en el creciente tráfico, especialmente de camiones y al mayor incremento que a corto plazo debería producirse en el ámbito del Turismo, en la medida en que se vayan concretando las nuevas construcciones de Puerto Chinchorro.

En materia ferroviaria, la necesidad de modernización del Ferrocarril de Arica a La Paz para atender la movilización de granos y minerales bolivianos, sugiere la conveniencia de su constitución como una sociedad independiente de Ferrocarriles del Estado, debiendo considerarse la posibilidad de transformarla en una empresa binacional de capitales privados bolivianos y chilenos.

Pese a que de acuerdo a un diagnóstico de nuestra Cancillería la infraestructura portuaria de Arica presenta ventajas para Bolivia respecto de las facilidades que puede ofrecerle el Puerto de Ilo en Perú, es preciso mejorarla, ampliarla y modernizarla, aparte de materializar otras obras necesarias para entregar los servicios propios de un centro internacional de tránsito comercial, como almacenes, vías de accesos expeditas al puerto, etc.

Junto con ampliar la infraestructura del puerto, es preciso, también, mejorar la eficiencia en la gestión portuaria, aspectos ambos que pueden abordarse con la incorporación del sector privado, en un régimen que le otorgue garantías adecuadas por un período compatible con el plazo necesario para amortizar las inversiones requeridas, bajo un sistema regulado de propiedad.

Este traspaso desde Emporchi a inversionistas privados debiera iniciarse con la venta de sitios de atraque, lo que permitiría la competencia en precios y calidad de servicio entre este puerto y los otros, tanto a nivel nacional como internacional, dejando que sean los propios inversionistas privados los principales promotores de la utilización del puerto en base a su eficiencia, y al desarrollo de facilidades portuarias adicionales, como equipos de movilización de carga, almacenes extraportuarios, reforzamiento, ampliación y construcción de nuevos sitios, el traslado del muelle pesquero y la construcción de un puerto granelero, etc.

La participación privada en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria también es posible por la vía de concesionar el aeropuerto, tanto en su operación de carga como de pasajeros, en un esquema donde el Estado, a través de los organismos públicos existentes, asuma un rol normativo, regulador y de estímulo a la competencia en una gestión privada, para que ésta desarrolle las obras de reforzamiento y extensión de la pista, amplíe y refuerce la plataforma de estacionamiento de los aviones, amplíe y mejore los recintos para carga y pasajeros, y pueda mejorar los servicios de agua potable y alcantarillado y resolver el actual problema de las aguas servidas generadas en el aeropuerto.

Este desarrollo que esbozamos para Arica también está ligado a la infraestructura y provisión de los servicios urbanos básicos, como el agua potable y la energía.

Actualmente existen serias limitantes en materia de provisión de agua potable, en cantidad,

calidad y eficiencia del servicio, situación que se genera tanto por la competencia por este recurso entre lo agrícola y lo urbano, como por una gestión deficiente con alto nivel de pérdidas de agua a lo largo de la red, y aunque existen proyectos específicos para resolver este déficit, su ejecución está postergada por la falta de recursos económicos de la empresa que proporciona el servicio, situación que debería ser resuelta a través de la privatización del servicio, entregando a la responsabilidad privada la gestión y el desarrollo de las inversiones necesarias en esta área, decisión que desgraciadamente está siendo dilatada por consideraciones de carácter más político que técnico, que mantienen en *statu quo* la evidente contradicción de reconocer la deficiencia del servicio, el interés y la conveniencia de una mayor oportunidad de participación privada en el sector, pero no generar los cauces para que esta prospere, pese al alto riesgo que esta postura representa para la salud pública.

La Empresa de Servicios Sanitarios de Atacama —ESSAT— no está en condiciones de suministrar los US\$ 15 millones de dólares que es necesario invertir para la construcción del nuevo acueducto desde el altiplano chileno hasta Arica.

Tampoco sería aceptable, en el hipotético caso de que contara con dicha suma, que el Estado destinara estos recursos a una actividad que puede ser abordada por el sector privado, y que permitirían al Fisco liberar —por lo tanto— esa suma a fines del interés social, donde los privados no están llamados a invertir.

Como sector privado estamos a la espera del 23 de enero para conocer el catastro de estudios sobre recursos hídricos que se están haciendo. Creemos que ello ayudará a una mejor evaluación para la privatización de ESSAT.

Además de abordar estas acciones para mejorar la infraestructura física de transporte y de servicios urbanos básicos, y de su gestión, necesarias, como hemos dicho, para fortalecer las ventajas comparativas de Arica, es preciso velar por un desarrollo urbano dinámico y equilibrado de la ciudad.

El estudio de la proposición concreta de desarrollo regional, contenida en el «Proyecto de Desarrollo para las Provincias de Arica y Parinacota», nos permite exponer los planteamientos generales que esta Cámara ha postulado como básicos y que cree deben orientar la acción del sector, en su participación en los procesos de Desarrollo Urbano.

Tales postulados son:

- 1.- Los proyectos de desarrollo urbano, a nivel comunal o seccional, deben estar insertos dentro de Planes Regionales de Desarrollo, debiendo sus proposiciones, responder a las estrategias contenidas en dichos planes regionales. En este sentido es deseable que el desarrollo de las ciudades de Arica e Iquique obedezca a un plan común que refuerce sus mutuas potencialidades.
- 2.- Es necesario contar con una autoridad a nivel regional, con la suficiente capacidad de decisión que le permita velar por la aplicación de estos planes, que coordine su desarrollo y que verifique la obtención de sus metas.
- 3.- La participación de los sectores involucrados, en especial la de aquellos con capacidad de aportar al mejoramiento de la calidad técnica de estos instrumentos, debe ser considerada desde las etapas iniciales del proyecto.

La posibilidad de dar opiniones en el momento en que estos estudios están totalmente realizados y se ha llegado ya a proposiciones concretas, no puede considerarse como una participación real, sino que solamente el cumplimiento de una obligación legal ineludible.

La actual Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza consideran sólo esta limitada forma de participación, que creemos puede ser mejorada, permitiendo que el aporte del sector empresarial se materialice, tal como lo expresamos anteriormente, desde la etapa inicial de los estudios.

Así, por ejemplo, en el proceso de actualización del Plano Regulador de Arica debe involucrarse

la activa participación del sector privado desde su génesis, especialmente si éste ha de convertirse en el motor del desarrollo local.

4.- Los procesos de desarrollo urbano requieren de tiempos prolongados para su total realización, por lo que el conjunto de instrumentos de planificación que los ordenan y regulan debe ser diseñado considerando :

- a) que las metas finales deben primar por sobre las condicionantes de coyuntura,
- b) que deben proporcionar reglas estables, que permitan a los sectores que en ellos participan elaborar sus propios programas,
- c) que deben contener procedimientos de revisión y actualización que faciliten la incorporación de las modificaciones que su aplicación indique como necesarias.

5.- En todo este proceso se deben considerar, con la mayor precisión posible, los factores que estructuran el mercado, y el efecto que estas normativas pueden tener sobre ellos, lo que debe reflejarse en todos los instrumentos de gestión que se diseñen.

Junto a estos requerimientos básicos debemos contar con un conjunto de herramientas específicas, que faciliten el desarrollo de estos proyectos.

Estas son o deberían ser proporcionadas por la legislación vigente, y se refieren a:

1.- Posibilidades de incorporar mayores recursos económicos a través de una mayor participación del sector privado, ya sea por el otorgamiento de concesiones de servicios o de obras viales, o por la apertura de nuevas áreas de inversión, producto de políticas gubernamentales de desarrollo sectorial.

Ejemplo de lo anteriormente expuesto lo constituyen las modificaciones al sistema de acceso a la vivienda, que mediante la creación de la vivienda básica de libre elección, las Administradoras de Ahorro para la Vivienda y la posibilidad de aplicar los subsidios sin restricciones, tanto a la adquisición de viviendas nuevas como usadas, abre un nuevo y atractivo campo de actividad para el sector privado, que esperamos se traduzca en un incremento del número de unidades construidas en el país y en un mejoramiento de los estándares de las viviendas sociales, que nos permita pensar que las llamadas viviendas progresivas son sólo el recuerdo de una etapa superada.

2.- Mecanismos que permitan una gestión y operación eficaz de los proyectos inmobiliarios, apoyados en una buena reglamentación de la administración de los condominios. A este respecto queremos destacar que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo está preparando un proyecto de ley sobre copropiedad que mejoraría la legislación vigente.

3.- Definición de Políticas de Renovación Urbana, apoyadas en instrumentos legales que consideren facilidades a los promotores y estímulos a los futuros propietarios, y que otorguen a las autoridades involucradas facultades operativas que les permitan actuar en forma eficiente.

Queremos hacer especial mención de la alternativa de renovación urbana, en este momento en que se está dando inicio a un gran proyecto de crecimiento por expansión, en atención a que el desarrollo equilibrado de las ciudades se da cuando estos procesos de renovación y los de expansión, marchan en forma complementaria y paralela.

En el caso especial de Arica esta situación se ve reforzada por la necesidad de recuperar y densificar el casco urbano deteriorado del centro de la ciudad, renovación que puede ser llevada a cabo por inversionistas privados, siempre y cuando se activen medidas para la obtención y saneamiento de títulos de la zona que se declare bajo remodelación. Esta alternativa no está contemplada en el proyecto de ley de Desarrollo de Arica y creemos que debe ser incluida.

Igualmente, considerando el problema genérico de escasez de terrenos urbanizados, conviene insistir en la necesidad de que el Estado revise la conveniencia de lotear y transferir al sector privado otros terrenos aptos que hoy constituyen bienes nacionales sin uso.

4.- Otro aspecto que consideramos importante es la definición del uso del Borde Costero.

A pesar de que nuestro país es poseedor de muchos miles de kilómetros de costa, en algunas ocasiones el uso de algunos de estos kilómetros constituye la causa de serios problemas entre

los sectores que compiten por operar en ellos.

En el caso de Arica, en el que se plantea un desarrollo turístico junto a uno de servicios portuarios, la definición de la mejor forma de emplear este recurso, sin afectar negativamente ninguna de las dos actividades, debe constituir una de las principales premisas de los planes de desarrollo que se propongan.

Creemos además que es básico contar a este respecto, con una definición a nivel país que otorgue el marco general dentro del que se inscriban las soluciones particulares que se adopten para Arica.

Se nos ha indicado, por otra parte, que actualmente existe un escaso o casi nulo mercado inmobiliario en este puerto, con la consecuente distorsión de precios, debido a una expectativa sobredimensionada de los propietarios, característica de los antiguos residentes ariqueños, e incrementada por las expectativas que el propio plan de desarrollo de Arica alimenta, lo que unido a una escasa demanda habitacional en sectores medios y medios altos, inhibe las posibilidades de activar dicho mercado.

Si estamos pensando en un desarrollo que mira al exterior, debemos prever todas las demandas que ese desarrollo conlleva, incluyendo la inmobiliaria, y a este respecto se hace imprescindible levantar las restricciones que limitan el acceso a la propiedad raíz a los nacionales de países limítrofes, lo que, a nuestro entender, quedaría resuelto con la Ley actualmente en trámite.

También se plantea que debido al prolongado período de baja actividad que ha sufrido Arica en las dos últimas décadas, el sector empresarial local presenta cierta desarticulación que lo inhabilitan para abordar con energía las acciones que se precisan para llevar adelante un programa de desarrollo integral y sustentado.

En la última sesión del Consejo Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción, llevado a cabo en Diciembre pasado en la ciudad de La Serena, el Consejo adoptó una serie de Acuerdos que refuerzan la posición institucional respecto de los temas de Regionalización y Descentralización del aparato del Estado y de apoyo a la iniciativa privada regional.

Tales Acuerdos abogan por dar un especial apoyo, en el proceso de Modernización del Estado, a aquellos aspectos a través de los cuales se otorgue una mayor autonomía a los Gobiernos Regionales y se incorporen espacios de participación real al sector privado; por impulsar, a través de nuestras Delegaciones Regionales, la formación de instancias de trabajo conjunto de los representantes de las diversas actividades empresariales que constituyen al sector, de manera de optimizar su participación en este proceso; y de implementar las acciones necesarias para establecer programas de capacitación de los Directivos Regionales de la Cámara.

En este contexto, es nuestro interés aportar al fortalecimiento de las capacidades empresariales regionales, en busca de lo cual podríamos estudiar las acciones de capacitación necesarias para los empresarios de la construcción de Arica, que puedan materializarse bajo la forma de cursos, charlas y seminarios de su interés.

Finalmente, queremos destacar la importancia de lograr un mayor grado de cooperación entre los representantes de los sectores público y privado en el desarrollo de estos proyectos futuros, sobre la base cierta y concreta de que ambos vamos en pos del objetivo común de proyectar a Arica en una senda de desarrollo y prosperidad, y hacerla participe de los notables logros que como país hemos alcanzado en materia económica y social.

La Cámara por su parte, como recién he señalado, está comprometida en una campaña que facilite esta mejor relación. Creemos que las autoridades gubernamentales están animadas por un espíritu semejante y que, sin ser excesivamente optimistas, podremos esperar frutos concretos a este respecto en un corto plazo.