

SEMINARIO
INTERNACIONALIZACION DE LA V REGION :
UNA NUEVA OPORTUNIDAD

CONFERENCIA
EL ROL DE LA EMPRESA PRIVADA
EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA

Sr. Eugenio Velasco Morandé
Presidente
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Viña del Mar, 16 de Diciembre de 1994

- 03219 -

SEMINARIO

"INTERNACIONALIZACION DE LA V REGION : UNA NUEVA OPORTUNIDAD "

"El rol de la empresa privada en materia de Infraestructura"

Exposición del Presidente de la
Cámara Chilena de la Construcción
Sr. Eugenio Velasco Morandé

CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

La localización geográfica de nuestro país, alejada de los grandes mercados internacionales, pero estratégica en la cuenca del Pacífico; su desmejorada estructuración territorial; así como su modelo de desarrollo de una economía pequeña, pero abierta y orientada a la exportación y a la profundización de su inserción internacional, acentúan la importancia del rol que debe cumplir la infraestructura pública en Chile.

En los últimos 10 años el Producto Interno Bruto se ha incrementado a una tasa media anual del 6.4 %. Esto se ha logrado con un serio esfuerzo de inversión privada, lo que ha permitido elevar la tasa de inversión desde un 13.3 % a un 26.5 % del Producto, posibilitando con ello el notable aumento de las exportaciones, a un ritmo promedio del 9,4 % por año.

En este período el sector privado ha invertido en tecnología; ha eliminado ineficiencias, agilizando y modernizando sus procesos administrativos y de producción; ha reducido significativamente sus costos de producción, ganando con todo esto en competitividad, lo que le ha permitido penetrar nuevos mercados.

Lo que ahora apremia es una modernización del Estado para adecuarlo a las exigencias del desarrollo futuro, puesto que, en el mundo globalizado de hoy ya no son sólo las empresas las que compiten, sino que lo hacen los países, y el éxito de las naciones radica en la eficiencia conjunta de su aparato productivo y estatal, esto es, que el Estado y los privados marchen al unísono en la conquista de los mercados mundiales.

INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO.

La inversión en obras de infraestructura pública no sólo cumple una función insustituible para el crecimiento material, sino que además constituye un medio eficiente para una distribución más equitativa de la riqueza y para promover el desarrollo nacional y regional.

La inversión en obras para los sectores de la salud, educación y sanidad tiene un fuerte impacto social, mientras que la infraestructura que provee servicios públicos como la energía, el agua y servicios sanitarios, mejoran la calidad de vida de la población.

Reflejando la preocupación del Gobierno por esta situación, al delinear sus prioridades económicas y sociales en su importante discurso programático de fines de agosto, el Sr. Ministro de Hacienda reconoció esta verdad y situó como de máxima prioridad económica la necesidad de incrementar la inversión en infraestructura.

Un reciente estudio del Banco Mundial viene a refrendar la importancia y urgencia de esta problemática, y a asentarla como un área prioritaria en la agenda de nuestro desarrollo.

INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD

Las comparaciones internacionales indican que un alto nivel de inversión en infraestructura es requisito indispensable para conseguir tasas elevadas de crecimiento, sin embargo advierte que para ello los servicios que proporciona la infraestructura deben responder a demandas reales, y entregarse con eficiencia.

A este respecto, cabe destacar con satisfacción, que hemos comprobado que nuestras cifras y apreciaciones coinciden notablemente con el abundante material preparado por el Banco Mundial.

Así, en la Cámara hemos identificado algunos costos asociados a la insuficiencia o deficiencias de nuestra infraestructura, muchos de los cuales afectan la competitividad de nuestras exportaciones, y otros que constituyen pérdidas de recursos y merman el producto nacional, lo que hemos cuantificado en una suma cercana a los US \$ 1.500 millones anuales. (CUADRO 1).

CUADRO 1
PERDIDAS ANUALES DE COMPETITIVIDAD
POR CARENCIAS DE INFRAESTRUCTURA

<u>CONCEPTO</u>	<u>MM US\$</u>
CONGESTION EN SANTIAGO	400
DAÑOS A LA FRUTA EN CAMINOS	100
DEMORAS EN CARRETERAS Y	
DESGASTE DE VEHICULOS	430
DAÑOS FISICOS POR ACCIDENTES	120
EFFECTOS SOBRE LA SALUD	200
ENFERMEDADES GASTROINTESTINALES	100
<u>DEMORAS EN LOS PUERTOS</u>	<u>85</u>
TOTAL ITEMS CONSIDERADOS	1.435

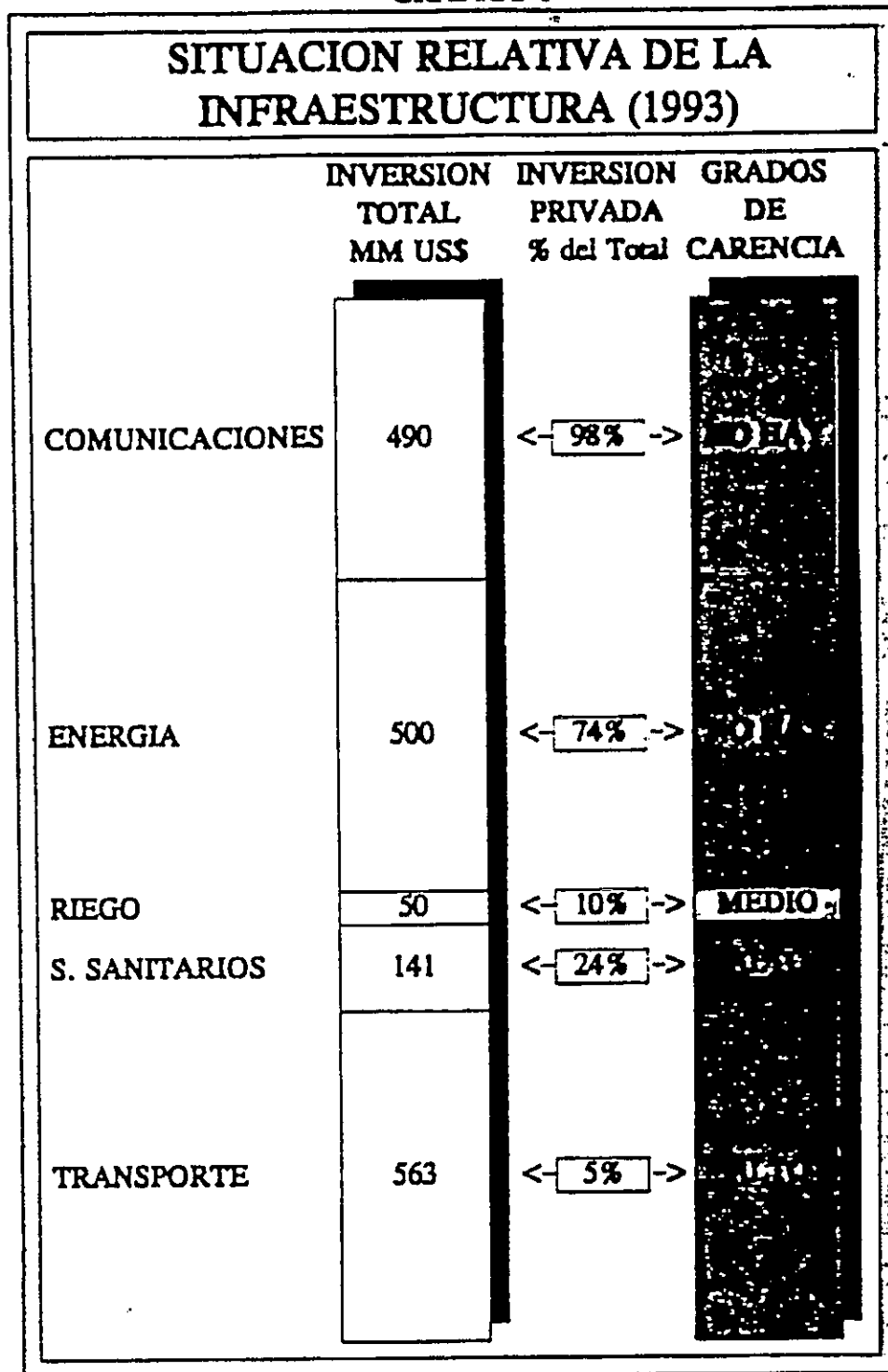
En definitiva, la infraestructura afecta directamente el nivel de competitividad del país, tanto por su influencia en los costos, como por su impacto en la calidad de nuestros productos y en la oportunidad de la comercialización de los bienes que exportamos.

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA.

Nuestros estudios indican que en Chile la situación de los diversos tipos de infraestructura es muy distinta. En el extremo positivo se encuentra la infraestructura de comunicaciones y de energía eléctrica. En estas áreas, donde la propiedad de las instalaciones y la administración de los servicios es privada, no se detectan déficits, y los planes de expansión conocidos aseguran su desarrollo futuro.

En el otro extremo, y pasando por la infraestructura sanitaria, está la infraestructura para el transporte. En estas áreas las inversiones y la administración de los servicios está en manos del Fisco.

La correlación entre carencias y grado de participación privada puede apreciarse en el **GRAFICO 1.**



En tanto el siguiente CUADRO 2 muestra la magnitud de la inversión requerida en lo que resta del presente siglo, comparada con los niveles de inversión promedio de estos dos últimos años, de lo que puede deducirse la importante brecha deficitaria que es preciso financiar.

CUADRO 2
DEFICIT DE INVERSION EN INFRAESTRUCTURA
(MILLONES DE DOLARES)

<u>SECTOR</u>	<u>INVERSION PROMEDIO ANUAL</u>		<u>DEFICIT</u>	
	<u>93-94</u>	<u>95-99</u>	<u>Anual</u>	<u>del Periodo</u>
SERVICIOS:				
ENERGIA	500	500	0	0
COMUNICACIONES	475	450	0	0
<u>SANITARIOS</u>	<u>150</u>	<u>400</u>	<u>250</u>	<u>1.250</u>
TOTAL	1.125	1.350	250	1.250
 TOTAL RIEGO	 50	 55	 5	 25
TRANSPORTES:				
PUERTOS	48	70	22	110
AEROPUERTOS	24	30	6	30
FERROCARRILES	8	70	62	310
VIALIDAD URBANA	150	350	200	1.000
<u>VIALIDAD INTERURBANA</u>	<u>345</u>	<u>700</u>	<u>355</u>	<u>1.775</u>
TOTAL	575	1.220	645	3.225
 TOTAL INFRAESTRUCTURA	 1.750	 2.625	 900	 4.500

Se concluye que para resolver las carencias de los sectores de infraestructura todavía en manos estatales, se precisa duplicar los actuales niveles de inversión, desde US\$ 775 millones a US\$ 1.675 millones anuales, cifras correspondientes a los rubros sanitario, riego y transportes.

Considerando la imposibilidad de afrontar el desafío sólo en base a recursos públicos, insuficientes para atender simultáneamente los requerimientos de infraestructura y el resto de las obligaciones sociales que un Estado subsidiario no puede postergar, resulta necesario abrir nuevos espacios a la participación privada en la generación, construcción y gestión de obras de infraestructura.

La importancia económica y política de la infraestructura, el carácter de "bienes públicos" con que se consideraba a tales servicios, y otras consideraciones técnicas, sociales y estratégicas, llevaron al Estado a desempeñar un rol predominante en su provisión, lo que ha hecho de acuerdo a las restricciones que le son propias, como la necesidad de armonizar diversos objetivos económicos, sociales y políticos diferentes, en el marco de una gestión pública donde, más que los resultados, se privilegian los procedimientos burocráticos que desincentivan la iniciativa innovadora y creadora, con el resultado por todos conocido, tan claramente ilustrado por el citado Informe del Banco Mundial, el que concluye que "las deficiencias en la provisión de servicios de infraestructura por el Estado se originan en la existencia de objetivos confusos, en la falta de autonomía o disciplina financiera y al hecho cierto de

que los organismos públicos responsables no sienten que tengan ninguna "factura final" que pagar por la insatisfacción de los consumidores".

La demanda por infraestructura, en tanto, al igual que la de los bienes privados, se deriva de las actividades de las personas y las empresas. Hoy en día existe rivalidad por su uso, el cual puede llegar a ser excluyente, lo que explica la actual disposición de los usuarios a pagar por los servicios que ella presta.

A partir de este diagnóstico, el Banco Mundial sugiere, como principios generales, "administrar la infraestructura como una empresa comercial y no como una burocracia; introducir elementos de competencia; y brindar a los usuarios cauces de opinión efectivos y responsabilidad real para asegurar la prestación de servicios de infraestructura que sean eficientes y sensibles a las necesidades", por lo que, en casi todos los casos, "para dar a los servicios de infraestructura una orientación comercial, esto es, concebirla como una industria que proporcione servicios a sus clientes de acuerdo a sus exigencias, se hace necesaria la participación del sector privado en la gestión, el financiamiento o la propiedad de las empresas de infraestructura".

Este informe del Banco Mundial ha sido altamente valorado por todos los países emergentes, lo que hemos podido comprobar personalmente en nuestra reciente visita al Asia, en donde fue citado en forma especial en el desarrollo del foro del APEC en Indonesia.

CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

En Chile, con la promulgación de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su reglamentación, se ha abierto una instancia de participación privada en el sector, básicamente asociada, aunque no exclusivamente, al desarrollo de la infraestructura vial.

Sin embargo, hasta ahora los resultados no han sido alentadores pues, transcurridos casi tres años desde la promulgación de la Ley, se han licitado 4 contratos, de los cuales se han adjudicado sólo 2, un tercero está en etapa de evaluación y el cuarto fue desechado.

Ello podría explicarse por tratarse de un mecanismo nuevo en el país, pero considerando la prioridad del tema y el tiempo transcurrido, debemos hacer ahora un gran esfuerzo y asumir el compromiso de agilizar y perfeccionar el sistema a la brevedad, tanto en los aspectos jurídicos como operativos, ya que la experiencia internacional indica que si la puesta en marcha de las concesiones es auspiciosa, el sistema se consolida, en tanto que una partida fracasada puede sepultar la idea.

Si se tiene presente el enorme déficit de infraestructura vial existente y la incapacidad financiera del Estado para abordarlo, no viene al caso plantearse en términos de una competencia entre el sector público y el privado por la ejecución de los mejores proyectos: en principio, todo proyecto cuyo uso sea susceptible de tarifificar para permitir la recuperación de la inversión que involucra, puede y debería ser concesionado.

La tarifa es un factor decisivo para poder ejecutar obras por concesión, y en las concesiones viales las tarifas son competitivas y/o complementarias con la tarificación de la red vial pública, por lo que la fijación de peajes incide significativamente en la viabilidad de las obras por concesión. Por tal razón, debieran establecerse criterios de tarificación objetivos y técnicos (TON/KM/EJE), ojalá regulados por una instancia técnica independiente.

En lo que se refiere a Vialidad Urbana, la tarificación es la única forma de permitir el desarrollo de la infraestructura por concesiones, se trate de proyectos públicos o de iniciativas propiamente privadas. La propuesta de la Municipalidad de Las Condes apunta en el sentido correcto, pues no es posible resolver los problemas de la vialidad urbana sólo con medidas administrativas de gestión, sin inversión.

Es necesario pues, introducir algunas modificaciones al sistema para flexibilizar las bases de licitación y resolver algunas dificultades que entraban su desarrollo, de modo de hacerlo más operativo y permitir su masificación.

Además, debe otorgarse a los inversionistas un razonable nivel de seguridad de que futuras decisiones del Estado no vayan a alterar significativamente las condiciones originales bajo las cuales se estudió, licitó y contrató el proyecto, afectando su rentabilidad.

Con este propósito, se encuentran en trámite legislativo un proyecto de ley que busca perfeccionar el referido régimen de concesiones para agilizar el sistema, y otro que modifica la Ley de Mercado de Capitales, uno de cuyos objetivos es facilitar el financiamiento de las sociedades concesionarias.

Aunque no resuelven todos los problemas en forma óptima, estos proyectos constituyen aportes positivos para desentrabar el proceso, por lo que su rápido despacho por el Congreso permitiría desencadenar la efectiva potencialidad de las concesiones.

UNA INSTITUCIONALIDAD ADECUADA PARA LAS CONCESIONES

No obstante, estos perfeccionamientos legislativos serán insuficientes para lograr el objetivo deseado si no hay también cambios en la forma como en ciertas instancias del sector público se concibe el sistema de concesiones, y si no se produce a la brevedad

una adecuación de la institucionalidad que permita administrar eficazmente este nuevo mecanismo.

En efecto, mientras no se comprenda que el otorgamiento de las concesiones constituye un proceso por completo distinto a la contratación de una obra pública, puesto que el concesionario asume responsabilidades y riesgos distintos y mayores que el contratista que se adjudica una propuesta tradicional del MOP, la exagerada intromisión en la ejecución de los proyectos, a través de su regulación y fiscalización, seguirá siendo uno de los principales obstáculos para el desarrollo del sistema, al inhibir el interés privado por participar. Las concesiones constituyen un negocio que se desarrolla a través de un servicio que se otorga y no son sólo obras que se contratan, y el factor relevante es el inversionista dispuesto a incursionar en este nuevo negocio, y lo hará sólo en la medida que visualice una adecuada relación entre la rentabilidad económica del proyecto y el riesgo de la inversión que debe efectuar para materializarlo, conservarlo y operarlo.

Para asegurar el éxito de las concesiones es necesario licitar a la brevedad un buen número de proyectos, ojalá los más rentables desde el punto de vista de una evaluación privada, dejando que la propia

rentabilidad estimule la competencia, con lo que ella quedará automáticamente regulada, sin necesidad de intervención expresa de la regulación y fiscalización pública.

Para hacer esto posible, es necesario clarificar y definir las actuales líneas de dependencia jerárquica del organismo encargado de las concesiones dentro de la estructura administrativa del Estado, elevándolo a una categoría superior, y reforzar su capacidad técnica dotándolo de un número adecuado de profesionales de primer nivel, bajo la conducción de algún personero de la mayor calificación técnica y personal, con la capacidad de liderar con mística y eficiencia la puesta en marcha y operación del sistema.

En definitiva, se requieren señales claras y medidas concretas que orienten al sector privado respecto de la verdadera significación que las autoridades y funcionarios responsables asignan al sistema de las concesiones de obras públicas como alternativa complementaria para la solución del problema de la infraestructura pública.

Estas señales y medidas concretas no pueden esperar mucho más tiempo si se quiere mantener el interés de los inversionistas potenciales y evitar que el déficit del sector se siga incrementando y con ello se deteriore la competitividad de nuestro país a nivel internacional, precisamente en una época en que ella debe imperativamente mejorarse.

Nuestras proposiciones en este sentido han sido bien acogidas por el señor Ministro de Obras Públicas, estando pendiente su solución.

SECTOR PORTUARIO

El dinamismo exportador ya ha superado los avances logrados con la modernización portuaria desarrollada en la década de los 80. Nuestro actual modelo portuario está lejos de garantizar, en un contexto dinámico, la mantención de sus ventajas comparativas y de eficiencia portuaria.

De acuerdo a estándares internacionales, actualmente los principales puertos del país presentan congestión. Junto con la pérdida de competitividad que ello representa, está el costo de oportunidad de una segunda modernización.

La actual situación portuaria se verá agravada por la necesidad de movilizar un creciente volumen de carga, generada por la mayor actividad del comercio exterior; por la conveniencia de dar servicio a países vecinos, muchas veces necesaria para conformar una masa crítica que permita financiar las tecnologías de punta y aprovechar las economías de escala; y por el aumento del cabotaje interno que debiera producirse cuando se tarifique el transporte carretero.

Además del desafío de movilizar un mayor volumen de carga portuaria, se precisan adaptaciones a las nuevas tendencias mundiales en materias tecnológicas, comerciales e institucionales.

Así, por ejemplo, en los tráficos principales continuará la tendencia al uso de buques de mayor tamaño y de contenedores de mayor capacidad, lo que llevará a reducir el número de recaladas, las que se limitarán sólo a ciertos puertos, previéndose que en el futuro habrá puertos mayores, conectados a todo el mundo, y puertos menores conectados sólo con el puerto mayor. Los países que no tengan puertos mayores, a la larga verán su carga sometida a doble manipuleo.

Por su importancia geopolítica, urge formular una estrategia que defina cual de nuestros puertos es el más apropiado para asumir el rol de puerto mayor, y establecer la tecnología portuaria avanzada necesaria, adecuada para atender también a las naves tradicionales, y adaptar nuestra reglamentación para permitir un sistema de transporte multimodal efectivo.

Aunque el sector privado ha logrado mejores rendimientos portuarios innovando en los sistemas e incorporando maquinaria especializada, en aquellos tipos de carga que requieren instalaciones semifijas al costado de los muelles, por indefiniciones políticas no ha podido realizar las inversiones y éstas no se han hecho, con el resultado de tener rendimientos de sólo 10 a 12 contenedores por hora, contra 35 a 40 que se movilizan en los puertos importantes del mundo.

Otra fuente de ineficiencias son los conflictos operativos que genera la exclusividad que tiene Emporchi para el servicio de almacenaje en el interior de los recintos portuarios, ya que en los modernos procesos de manipulación de carga portuaria, cada vez es más difícil separar los eslabones de desestiba, descarga, movilización y almacenaje.

Nuestra posición geográfica, estabilidad política y económica, la disponibilidad de empresas eficientes en servicios de estiba y desestiba, agenciamiento de naves, aduanas y comunicaciones, nos otorgan ventaja para convertirnos en el corredor entre América y Asia, lo que se ve amenazado por los rápidos avances que están experimentando otras naciones del continente en materia de desregulación y concesiones portuarias, que están atrayendo capitales chilenos, nuestro "know-how" y dinámica empresarial.

Para hacer frente a tal amenaza, se debe complementar el actual modelo de competencia al interior de los puertos chilenos, con una competencia entre ellos, desterrando el esquema de subsidios entre puertos, y centrando en el sector privado el esfuerzo necesario para compatibilizar el desarrollo portuario con las necesidades de nuestro comercio exterior.

Para esto se precisan cambios legales e institucionales, destinados a establecer una Autoridad Portuaria normativa desligada de la operación portuaria; a entregar garantías de un Estado subsidiario en la operación e inversión portuaria; a establecer un sistema de concesiones marítimas que entregue algún tipo regulado

de propiedad por un plazo compatible con las inversiones de largo plazo requeridas en el sector; a transformar cada uno de los puertos dependientes de Emporchi en una organización autónoma dedicada a administrar la infraestructura, regida por normas económicas claras, transparentes y estables, que permitan la inversión privada y la **competencia** entre puertos; a establecer un sistema tarifario claro, y definido de acuerdo a principios económicos, para los servicios de aguas abrigadas, amarre, estadía, transferencia y acopio de mercaderías, medidas que posibilitarían tanto la inversión privada como la introducción de tecnologías de punta, y una mayor eficiencia en la administración portuaria.

No se trata, únicamente, de privatizar los puertos, sino también de concesionar los distintos servicios portuarios sobre bases que efectivamente den a los privados las garantías suficientes para desarrollar la inversión de largo plazo que allí se requiere. Las necesidades del país y el sector privado están esperando una definición y la acción de las autoridades en esta materia.

AEROPUERTOS

En el sector aeroportuario también caben instancias de participación privada.

Por lo pronto, se aprecia la falta de un plan de desarrollo de la red que permita afrontar su crecimiento en forma armónica, especialmente en las áreas de atención al público, pasajeros y carga, plan en el que los usuarios debieran tener una activa participación, tanto en su formulación como en su control, para asegurar por ejemplo, que se incorporen criterios comerciales modernos en el diseño de los nuevos edificios o en la ampliación de los existentes, con vistas a satisfacer los requerimientos de servicios adecuados a las necesidades de la industria.

Por otra parte, las pistas de la red tienen limitantes de capacidad de soporte y/o de longitud para la aviación comercial, por lo cual deben ser operadas con peso reducido. Se carece, además, de un sistema de mantenimiento preventivo, de ejecución periódica, que mantenga cada complejo aeroportuario permanentemente operativo.

Una buena parte de la red aún tiene sólo operación diurna, y el resto no está dotada con los instrumentos y equipos necesarios para la operación de las líneas de acuerdo a la actual capacidad de las flotas en uso, de modernas aeronaves capacitadas para operar bajo condiciones adversas.

La actual legislación tiene vedada la participación de los usuarios privados en este sector, al cual financian en gran medida vía Tasas Aeronáuticas y Derechos, y por las concesiones comerciales dentro de los aeropuertos, espacio que está reservado para la explotación exclusiva de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se da la paradoja que siendo el aporte fiscal sólo del 1% de los ingresos, todas las decisiones y el control están entregados a organismos estatales.

Se precisa, por lo tanto, una reestructuración del marco institucional del sector, con la creación de un organismo moderno con participación privada, adecuado para atender los requerimientos tanto de la industria aérea como de la red aeroportuaria, y así puedan constituirse en factores dinámicos de desarrollo y crecimiento.

La red de aeropuertos debiera ser concesionada, para que las empresas privadas puedan realizar las inversiones requeridas por un sector aerocomercial eficiente, competitivo y con reglas claras y no distorsionadas, en tanto que el Estado, en su rol subsidiario, y a través de las instituciones existentes, debe asumir sólo su rol normativo y regulador, estimulando la competencia privada.

FERROCARRILES

Habiendo sido Chile precursor en el uso del ferrocarril, la red ferroviaria fue un importante elemento en la incorporación de la zona sur a la vida económica nacional y social del país. En contraste, la actual situación del sector es definitivamente mala : la red tiene un nivel de aprovechamiento de un 10 a un 15 % de su capacidad, con bajas densidades de tráfico, costos fijos elevadísimos, tecnología obsoleta y grave deterioro.

Sin embargo, desde el punto de vista del transporte masivo de carga, especialmente de exportación, el ferrocarril tiene excelentes posibilidades.

Hay 877 kms. de vía electrificada desde Valparaíso hasta Temuco y la mayoría de los puertos cuenta con ferrovías de acceso, lo que posibilita que la zona geográfica de mayor producción agropecuaria, silvícola e industrial pueda ser atendida por este medio, cuya infraestructura ha resistido mejor que la vial los movimientos telúricos frecuentes en Chile.

La nueva Ley de Ferrocarriles abre esperanzas para que el sector privado pueda operar con eficacia el transporte de carga, al que recientemente se ha incorporado mediante la compra del 51% de FEPASA, pero es necesario que ello suceda también en el transporte de pasajeros. Para ello debe contarse con un reglamento claro y preciso que permita que tengamos un sistema donde el Estado regule el sector, posea la propiedad de las vías según se lo obliga nuestra Constitución, y sean los privados los operadores del transporte.

Sin embargo, siendo el mejoramiento de las vías un hecho impostergable, la idea que la Empresa de Ferrocarriles del Estado obtenga los recursos para ello a través de la constitución de sociedades mixtas, mediante el aporte de estaciones y recintos en desuso,

para dedicarlos al negocio inmobiliario asociado con privados, constituiría una acción inaceptable por la clara competencia desleal que una sociedad de este tipo generaría hacia dicho sector de la economía.

La obtención de los recursos debe ser a través de la venta de sus activos prescindibles, y si estos son valiosos por su tamaño, ubicación y posibilidades de negocio, el mercado sabrá valorar dichos atributos adecuadamente y pagarlos en consecuencia.

No corresponde a una empresa estatal incursionar en negocios ajenos a su giro.

SERVICIOS SANITARIOS

Los servicios sanitarios son un claro ejemplo de un área cuya privatización reportaría importantes beneficios al país : el sector requiere una inversión promedio del orden de los US\$ 400 millones anuales para continuar con el desarrollo de las empresas regionales y construir las plantas de tratamiento de aguas servidas.

Sólo para sanear las aguas servidas se requieren US\$ 1.500 millones, inversión que es urgente realizar para poder concretar acuerdos comerciales con bloques o países desarrollados, como el **NAFTA**, cuyas negociaciones deberán comenzar en un plazo no lejano, donde este aspecto sanitario será una condición esencial.

Ya existen los cuerpos legales que regulan el régimen de concesiones y las condiciones de prestación de los servicios sanitarios; el régimen tarifario y de aportes reembolsables; la Superintendencia de Servicios Sanitarios para la regulación y fiscalización del sector; y un sistema de subsidios para usuarios residenciales de escasos recursos, todo lo cual estructura un marco legal, completo, moderno y coherente, que posibilita el traspaso de estos servicios al sector privado, que ha demostrado su interés en participar en el sector.

Aunque consideramos que la actual Superintendencia es insuficiente y debe ser mejorada, fortalecida y reestructurada en forma amplia, creemos que no se puede seguir dilatando con nuevos estudios una definición respecto de la privatización del sector sanitario. -so pretexto de hipotéticas dificultades regulatorias, o consideraciones de índole políticas ajenas a la eficiencia-. Sólo cabe proceder.

UN NUEVO ROL DEL ESTADO PARA LOS NUEVOS TIEMPOS

Con este proceso de inversión privada que postulamos no se busca la desaparición del Estado, ni tampoco su "jibarización", sino que su necesaria adecuación y modernización, que lo hagan fuerte y eficiente en aquellas áreas donde es verdaderamente irremplazable y en el cumplimiento de su rol subsidiario.

Dentro de la modernización del Estado, corresponde rediseñar la institucionalidad del sector de la infraestructura, a fin de permitir e incentivar la adecuada canalización de la inversión privada en esta área. Para ello, es necesario que se establezca dentro del Poder Ejecutivo un organismo eficiente y ágil que tenga a su cargo la responsabilidad de conducir las acciones que permitan contar con la infraestructura pública necesaria y que represente al Estado en su relación con los privados, quienes deben contribuir a realizar esta tarea.

En el marco de una **Estrategia Nacional de Desarrollo**, tal organismo debiera ser el responsable de estructurar un **Plan Nacional de Infraestructura** que defina las políticas y metas de mediano y largo plazo,

adecuadas a las necesidades de cada región y al crecimiento de los distintos sectores de la producción, que contenga los criterios orientadores para el desarrollo de la infraestructura hacia el futuro.

Este organismo debe concebirse bajo un esquema de gestión descentralizado, con alta capacidad técnica y profesional para detectar y evaluar las necesidades de inversión en infraestructura, y con autonomía financiera suficiente.

CONCLUSIONES:

Hemos analizado en detalle la situación actual de nuestra infraestructura en sus diferentes modalidades y hemos señalado las abundantes carencias de que en estos rubros adolecemos como país. Sabemos de las limitaciones presupuestarias fiscales para desarrollar las inversiones necesarias y estamos conscientes de la imperiosa necesidad de llevarlas a cabo a la brevedad, para no perjudicar las oportunidades de crecimiento que Chile tiene por delante.

Nuestro país ha logrado ser aceptado en un círculo tan exclusivo como es el APEC y luego lo será en el NAFTA. Pero ambos, aunque constituyen un premio a los esfuerzos realizados, constituyen también un desafío de futuro al que debemos responder. Si no lo hacemos, habrá otros que sin duda tomarán nuestro lugar y, en ese caso, nos veríamos nuevamente relegados a nuestra suave, pero detestable mediocridad.

El país cuenta con recursos privados más que suficientes para abordar en forma creciente las diferentes inversiones en infraestructura y, a su vez, el sector privado está dispuesto a participar en el desarrollo de la infraestructura requerida, lo que es indispensable para disminuir nuestros costos de producción, ahorrar gastos inútiles, permitir el desarrollo, facilitar nuestras exportaciones, y en fin, aumentar nuestra competitividad como país, a fin de enfrentar adecuadamente los desafíos del mundo globalizado de hoy, único camino que nos llevará a derrotar la pobreza y a mejorar en forma sustancial el nivel y la calidad de vida de nuestros compatriotas.

Sólo se precisa actuar con prontitud y sentido de oportunidad, con pragmatismo y patriotismo, desechando inútiles discusiones bizantinas que, en el afán de hacer todo perfecto o de hacer prevalecer opiniones partidistas o personales, se transforman en interminables protagonismos paralizantes. La oportunidad la tenemos al alcance de la mano, no la desperdiciemos, pues serán nuestros hijos quienes nos lo demanden.

15.12.1994
11:30 hrs.