

Proposiciones para una Nueva Institucionalidad de la Infraestructura en Chile

Conferencia de Prensa

Jueves 30 de mayo de 1996

1. **Propósito de esta iniciativa:** sugerir ideas que contribuyan a generar una discusión sobre esta materia, aportando claridad conceptual, un diagnóstico adecuado y formulando proposiciones para las acciones relativas a la institucionalidad de la infraestructura en nuestro país.

2. **Qué entendemos por infraestructura.** En materia conceptual, se propone una *noción de infraestructura de uso público* como aquella relativa a bienes o servicios que sirven de base a la vida económica del país en general, y no de un sector en particular, como es el caso de la infraestructura privada. Para la provisión de los bienes y servicios relativos a este tipo de infraestructura, se reconoce hoy la mejor capacidad de gestión y de inversión del *sector privado*, y se pretende, justificadamente, asignar a este dicha tarea, sea entregándole la propiedad o la concesión del área de infraestructura de que se trate. En cuanto al *rol del Estado*, le compete una tarea normativa, reguladora y de planificación estratégica, dentro de su función subsidiaria y de garante del bien común.

3. **Diagnóstico de la realidad.** Como raíz de los problemas existentes, y a pesar de los cambios emprendidos, *los modelos institucionales en estos ámbitos se encuentran agotados y obsoletos en su concepción originaria*, que obedece a otras épocas de nuestra historia, en las cuales la iniciativa privada no jugaba el decisivo rol que hoy le corresponde. Ello se manifiesta en un *aparato estatal aún hipertrofiado* en algunas áreas, con *multiplicidad de organismos* dedicados a la misma materia y falta de coordinación entre éstos, y con *presencia estatal en actividades en las cuales no se justifica*. Asimismo, la estructura organizacional, las remuneraciones y el régimen de *personal de la administración pública* también conspiran contra la eficiencia de ésta. Todo esto genera ineficiencias, costos sociales, desventajas competitivas y retraso en el crecimiento.

4.- **Proposiciones:** *Generación de una estructura administrativa simple y eficiente.* Esta podría basarse, por ejemplo, en asignar a los *Ministros de Estado* la conducción general y la coordinación política de su respectiva área, en tanto que los *Subsecretarios* abordarían áreas específicas de la acción ministerial. Sugerimos también instituir nuevas *Superintendencias* con carácter autónomo, encargadas de velar por el eficiente funcionamiento de los mercados sujetos a su tutela. Un posible esquema de reorganización sería el siguiente:

- **Ministerio de Infraestructura**, del cual dependerían las Subsecretarías de Transportes y la de Obras Públicas.

- **Ministerio de Vivienda, Urbanismo y Equipamiento**, con una Subsecretaría de Vivienda, que se relacionaría con la planificación y financiamiento de viviendas; y con una Subsecretaría de Urbanismo y Equipamiento, que tendría las funciones de la actual División de Desarrollo Urbano, junto con atribuciones en materia de equipamiento urbano y comunitario, y sobre parcelaciones con fines urbanos.

- **Ministerio de Economía:** tendría una labor de fomento de las actividades producti-

vas y de supervigilancia sobre el correcto funcionamiento de los mercados. Podrían adscribirse las Subsecretarías de Fomento Productivo, de Minería, de Energía, y de Bienes Nacionales, así como de otros recursos productivos; y se relacionarían con el Ejecutivo, a través de esta cartera, las Superintendencias de Telecomunicaciones, de Servicios Sanitarios, de Concesiones, de Electricidad y Combustibles, de Ferrocarriles, de Puertos y Aeropuertos.

Con esta propuesta se suprimirían al menos cuatro ministerios (Obras Públicas, Transportes, Minería y Bienes Nacionales) y dos reparticiones cuyos responsables tienen rango de ministro (Comisión Nacional de Energía y CORFO).

5. Profundizar el proceso de descentralización y desconcentración administrativa. Podría entregarse un rol más relevante a los gobiernos regionales y a las municipalidades, a través de una mayor autonomía en la toma de decisiones relativas a infraestructura, y del diseño de mecanismos financieros que permitan la realización de más obras de carácter local. Sugerimos además analizar la institución de una autoridad o instancia coordinadora y ejecutiva para resolver los problemas que afecten a más de un municipio en una región determinada.

6. Modernización del sistema de personal de la Administración del Estado. Este es un desafío que afecta a todas las áreas de la misma. Nos parece que se requeriría para ello -entre otras cosas- flexibilizar el sistema de contratación de los empleados públicos y dar mayor autonomía a los jefes de servicio en la fijación de las plantas y las remuneraciones; rediseñar los perfiles de cargos establecidos para las entidades públicas, e invertir en capacitación y perfeccionamiento.

7. Concretar las privatizaciones pendientes. No sólo en cuanto al traspaso de propiedad de empresas públicas en manos estatales, sino también en materia de gestión relativa a la infraestructura de uso público. Solicitamos despachar prontamente leyes modernizadoras del sector, que hoy se encuentran en trámite parlamentario.

8. Profundizar la introducción de mecanismos de mercado en la provisión de bienes y servicios de infraestructura. Esto requiere dar término a la superposición institucional existente. Se necesita también *flexibilidad y gradualidad* por parte de las autoridades y de los agentes económicos que participan en los diversos mercados de infraestructura de uso público. Asimismo, las *diversas formas de contratos* aplicables en los mercados de infraestructura deben ser analizadas en detalle: contratos de concesión, de arrendamiento, de mantención y otros, cuyo uso tiende a expandirse en el mundo.

9. Diseñar mecanismos de financiamiento eficientes y adecuados. En los últimos años se han dado pasos firmes en esta materia, modificándose leyes relativas a la participación de bancos e instituciones financieras e inversionistas internacionales, facilitando la emisión de títulos de deuda y configurando nuevas garantías y prendas especiales, como por ejemplo las establecidas sobre estacionamientos subterráneos.