EDITORIAL

DESEMBOTE-LLAMIENTO IMPOSTERGABLE

El crecimiento del Estado a dimensiones gigantescas ha sido una característica común a muchos países occidentales durante este siglo. Al asumir nuevas responsabilidades y participar en las actividades más diversas, sus tareas se han multiplicado, pero el balance general de su gestión dista mucho de ser favorable.

Es un hecho incuestionable que el control de la economía por parte del Estado no rinde los frutos que sus partidarios habían predicho. El control de precios, la planificación detallada y precisa, la expropiación de los medios de producción y otras medidas de esta naturaleza, han sido ya abandonadas por muchos países que desean acelerar sus tasas de crecimiento.

El Estado benefactor, uno de los primeros conceptos que causó el gigantismo estatal, ha generado problemas sociales, económicos y políticos en todos los países que han centralizado en manos fiscales la seguridad social. Hoy en día, ya nadie parece satisfecho con esta fórmula. El Estado como "hermano mayor" no daba garantías suficientes de un desempeño justo, y los problemas que ha originado son mayores que los que intentaba resolver. ▶

Pero la inclinación por superar todos los problemas sociales, a través del Estado, no depende de los efectos reales de su intervención. Las fuerzas del estatismo parecen nutrirse de ciertos prejuicios que menosprecian la capacidad y responsabilidad de los seres humanos y, por esta razón, el principio de subsidiariedad les parece arriesgado y peligroso. Dejar en manos de ciudadanos privados cualquier tarea de importancia lo consideran un albur intolerable, y aunque los hechos demuestren lo contrario, el Estado sigue siendo para ellos la única entidad que puede asegurar un desarrollo adecuado de las actividades nacionales.

En Chile, durante los últimos años, la liberación de la tutela estatal de múltiples actividades ha demostrado la energía, pujanza y creatividad de la iniciativa particular. El crecimiento económico del país indudablemente se relaciona con la creciente participación de los empresarios privados, que han demostrado una capacidad mucho mayor de la que se les suponía. No obstante lo anterior, a pesar de las medidas liberadoras, el Estado chileno aún conserva dimensiones gigantescas. Su participación va mucho más allá del resguardo de ciertas áreas estratégicas y en muchos campos entra de lleno a competir con los inversionistas privados. Lo grave de esta situación es que algunas actividades reservadas al Estado se han revelado insuficientes para satisfacer los requerimientos del desarrollo nacional y comienzan a entorpecer el crecimiento del país. El correo, los teléfonos, los puertos, los aeropuertos, los caminos, todos ellos sufren de una atrofia relativa frente a la actividad económica, y la indefinición acerca de la posible participación privada sólo empeora la situación.

Un sector que merece un estudio rápido y cuya solución es relativamente más fácil, es el de la infraestructura de obras públicas.

Este sector, debido a la magnitud, rentabilidad indirecta y carácter irreversible de las inversiones en obras públicas, éstas han sido tradicionalmente realizadas por el Estado, obligándolo de tal modo a captar, priorizar y satisfacer las demandas de los distintos sectores en la medida que sus recursos lo permitan.

Si bien se estima que en la actualidad la capacidad instalada cubre las necesidades mínimas, ésta no tiene la flexibilidad y agilidad suficientes que requiere el desarrollo económico del país.

Por tal motivo, y teniendo presente la escasez de recursos del Estado, es que surge la necesidad de lograr una efectiva participación del sector privado en inversiones de infraestructura, a través de autorizarle para realizar dichos proyectos por cuenta propia y concederle su explotación por un período preestablecido, al final del cual la obra pasará a ser parte del patrimonio público.

Entre los beneficios más importantes que traería consigo esta proposición, puede señalarse la liberación del Estado de su responsabilidad de construir todas y cada una de las Obras Públicas del país, permitiéndole preocuparse prioritariamente de aquellos proyectos en que exista una importante diferencia entre los beneficios sociales y privados. Esto, eventualmente, permitirá una mayor cobertura con el mismo gasto fiscal. La construcción de las obras más rentables desde el punto de vista económico quedaría asegurada y se agilizaría la adaptación de la infraestructura a las reales necesidades del desarrollo económico-social.

Por otro lado, el Gobierno, a través de la estrategia nacional de desarrollo,

ha sentado las bases para que el sector privado sea el principal responsable del crecimiento económico. En consecuencia, es este sector el que genera demandas de infraestructura acordes con su crecimiento, por lo que su efectiva participación le permitiría satisfacer sus propias demandas y facilitar su detección.

Este sistema debería, en el largo plazo, extenderse al mayor número de proyectos posibles, como se ha hecho en otros países de América y Europa, donde su aplicación ha redundado en apreciables beneficios para la comunidad toda.

Entre ellos, cabe destacar un notorio mejoramiento en el standard de la red vial, mejor atención a los usuarios, construcción de proyectos altamente rentables, liberación del Estado en cuanto a distraer atención y fondos en obras que pueden y deben ser emprendidas por el sector privado, etc.

Para implementar el sistema, se ha recomendado aplicarlo inicialmente a obras viales, en especial caminos. Esta recomendación se debe a que la infraestructura caminera, además de cumplir funciones de integración, seguridad y relaciones internacionales, es un elemento complementario vital para el desarrollo de las actividades económico-sociales de la nación. Además debe considerarse que la política arancelaria vigente exigirá cada vez mayor capacidad en la infraestructura caminera. Por otra parte, las continuas alzas del precio del petróleo hacen cada vez más rentable la construcción de vías más expeditas a fin de ahorrar combustible.

La incorporación de nuevas rutas camineras permitiría un mejor aprovechamiento de las ventajas naturales que presentan las distintas áreas geográficas, lo que favorece el proceso de regionalización y desconcentración económica. Esto mismo permitiría el desarrollo de otras áreas, las que a su vez generarían una nueva demanda por infraestructura de otros tipos, consiguiéndose un efecto multiplicador del sistema, así como de sus beneficios para la comunidad.

De lo anterior se puede concluir la conveniencia de abocarse de una vez por todas a la reglamentación necesaria para implementar este sistema.

Esta reglamentación debe definir en forma nítida y precisa los alcances de su aplicación, los derechos y obligaciones de los posibles concesionarios así como los del Estado chileno, sus limitaciones y, en fin, todos los aspectos necesarios para una cabal comprensión y evaluación del sistema por parte de los interesados en participar en él.

R