



MINISTERIO DE HACIENDA
REPUBLICA DE CHILE

Santiago, 23 de Enero de 1991.

Señor Ministro
Alberto Etchegaray
Ministerio de Vivienda y Urbanismo
PRESENTE

Estimado Alberto:

Con motivo de la visita de la misión del BID que llega mañana y que tendrá la ocasión de conversar con Uds. sobre los proyectos de vivienda progresiva y de mejoramiento de la calidad de vida en el ámbito urbano de la Región Metropolitana, sumado a las reflexiones que obligadamente escucho y comparto en el Ministerio de Hacienda --éstas últimas ligadas a las posibilidades máximas de inversión pública compatibles con una economía equilibrada--, me han surgido algunas inquietudes que, a título personal, deseo hacerte llegar.

En concreto tengo la impresión que con los proyectos de inversión que ya están presentados y en vías de aprobarse por los bancos Mundial y BID, más el financiamiento japonés para riego, ESVAL y FFCC, y el aporte bilateral previsto a los distintos programas públicos, se ha llegado a un nivel de inversión pública que será difícil de aumentar sin poner en peligro la estabilidad macroeconómica del país. Esto significa que proyectos como el de mejoramiento en la calidad de vida urbana en la Región Metropolitana, o el de la línea 5 del Metro, o de tratamiento de aguas en Santiago, o cualquiera otro por sobre los US\$100 millones están en el margen de lo posible y difícilmente convendrá llevar a cabo más de uno de ellos en el período que resta de gobierno.

En ese contexto me preocupa en extremo la aparente popularidad que tendría la construcción de la línea 5 del Metro, puesto que si se aprobara llevarlo adelante, creo que sería muy difícil sustentar con financiamiento público otro proyecto adicional como el de urbanismo que estás promoviendo. Cuando hablo de financiamiento público me estoy refiriendo a la capacidad de gasto fiscal independientemente que a su financiamiento concurren recursos del BID, Banco Mundial, Francia, Italia o de cualquier otra índole no tributaria o de ingresos propios del fisco.

Puestas así las cosas y si es que hay la decisión de hacer un gran proyecto en Santiago, entonces su verdadero costo de oportunidad es dejar de hacer el mejor proyecto de los que no salgan elegidos.

Esto me lleva a la primera reflexión que debiera iluminar el proceso de toma de decisiones en el gobierno: los proyectos de esta índole referidos a Santiago debieran ser comparados entre sí, e independientemente de los méritos que cada uno de ellos evidentemente tiene, debiera hacerse un análisis descarnado entre ellos para escoger el mejor. Acá me pongo necesariamente el sombrero de alguien que aparte de economista tiene una marcada preocupación por los sectores sociales. Tú conoces de los procedimientos de evaluación de proyectos que existen a nivel de gobierno. Todos los proyectos regionales y locales, incluso los más pequeñitos de algunos pocos miles de pesos, deben cumplir con una rigurosa evaluación de beneficios y costos. Se supone que ninguno que tenga una rentabilidad social menor al 12% es aprobado. Así opera MIDEPLAN, el FNDR, y los demás organismos públicos. Me parece que si se le exige esto a proyectos sociales y no-sociales minúsculos --lo cual es muy sano, pues se escogen los mejores--, cómo evitar la evaluación de proyectos que se empujan por sobre los US\$100 millones.

En esta misma línea me surge una segunda reflexión que tiende a comparar el proyecto urbano con el de la línea 5 del Metro. Este último proyecto, de acuerdo a lo que se nos ha expuesto en el Directorio del Metro (del cual soy miembro), tiene una rentabilidad social bastante menor al 12% (entiendo que cerca de 6%) y no es capaz de pagar la inversión. O sea, involucra un enorme subsidio a los consumidores. El proyecto urbano que estás promoviendo no tiene sus estudio de evaluación hechos --los cuales es recomendable solicitarlos a MIDEPLAN incluso en esta etapa de preparación del proyecto--, pero conociendo sus méritos, costo aproximado, y población beneficiaria, me atrevo a apostar a ojos cerrados que tiene una rentabilidad social muchísimo más alta que la del Metro. Por lo pronto beneficia a la misma población que el Metro línea 5, más todos los barrios pobres no considerados en el trazado del Metro, y es mucho más barato. Esta intuición que comparte mucha gente que conoce la iniciativa urbana que estás empujando avala el llevar a cabo este análisis comparativo.

Por último, un comentario de tipo político. La evaluación social de proyectos no es sinónimo de medir cómo recibirá la población la acción que quiero acometer. A veces se quieren hacer obras muy útiles (tratamiento de aguas en Santiago podría ser un ejemplo), y a la población le da prácticamente lo mismo, pues no aprecia la inversión en cuestión. En ese sentido creo que la línea 5 del Metro será muy bien apreciada por los habitantes que la aprovechen, pero al resto de Santiago le dará lo mismo e incluso comenzará a preguntar ¿qué nos dará a nosotros el gobierno? En cambio, el proyecto urbano le cambiará el rostro a los barrios pobres y de clase media, haciéndolos entretenidos, verdes, con actividad cívica y comercial, con dotaciones de salud y policía, o sea, haciéndolos "barrios". Ello sería apreciado por todo el Gran Santiago, incluso por los barrios ricos porque sus entornos serían menos contrastantes y "preocupantes" que hoy.

Espero que estas líneas sirvan para ayudar a que el proceso de toma de decisiones al que nos enfrentamos sea lo más eficaz posible.

Sin otro particular, te saluda con mucho afecto

JORGE RODRIGUEZ GROSSI
Secretario Ejecutivo Comité
Económico-Social

