

## SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA CONSTRUCCIÓN EN CHILE

*Exposición a Delegación de Empresarios Españoles  
por el Presidente de la  
Cámara Chilena de la Construcción,  
Sr. Eugenio Velasco Morandé*

El fuerte desarrollo que ha tenido Chile a partir de 1984, ha significado que su Producto Interno Bruto haya aumentado en un 112,4 % en 12 años, es decir a una tasa promedio del 6,5% anual.

Sin embargo, dicho progreso no se ha producido en muchas áreas de la infraestructura, en donde - al contrario - el progreso ha sido pequeño y como consecuencia de ello nuestra competitividad internacional y nuestro potencial de desarrollo están siendo seriamente limitados por las carencias e insuficiencias existentes, las que nos generan costos y pérdidas de recursos del orden de US\$ 1.435 millones anuales, equivalentes a casi un 3,0% del PIB nacional, o bien, el 12,4% de lo que exportamos el año pasado.

Para evitar estas pérdidas y generar nuevas oportunidades de desarrollo es necesario invertir unos US\$ 15.400 millones en el período 1996-2000, US\$ 10.450 millones de los cuales deben materializarse en los sectores de la infraestructura que se mantienen todavía bajo la responsabilidad estatal, lo que significa más que duplicar los actuales niveles de inversión en estas áreas, especialmente en la infraestructura de transporte y en plantas de tratamiento de aguas servidas, que es donde se presentan los déficits más graves

El Gobierno ha asignado a la inversión en Obras Públicas una de las principales prioridades económicas y sociales del país, y se ha comprometido a realizar un esfuerzo macizo en esta materia, pero en la imposibilidad de afrontar el desafío sólo en base a recursos públicos, se hace preciso el concurso del sector privado, a través de su participación en la generación, construcción y gestión de obras de infraestructura pública.

Permítanme ofrecerles, en esta oportunidad, nuestra visión resumida de las condiciones y necesidades de inversión en las diferentes áreas de esta infraestructura que aún permanece en manos estatales.

### **1.- Ferrocarriles**

Nuestro país fue precursor del transporte ferroviario en el continente. Sin embargo, por diversas razones hoy la infraestructura ferroviaria está siendo utilizada sólo al 15% de su capacidad, con bajas densidades de tráfico y elevados costos fijos, y se encuentra gravemente deteriorada por falta de mantenimiento debido a la incapacidad financiera de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que la administra y opera, la que durante años viene sufriendo pérdidas que deben ser cubiertas por el Estado.

Para resolver este problema y modernizar la infraestructura ferroviaria, se requiere una inversión estimada en US\$ 400 millones. Hace un par de años se promulgó una nueva Ley de Ferrocarriles que, vía concesiones, y pagando a la EFE una tarifa por el uso de la vía y los servicios asociados, permite la participación privada en la operación de transporte de carga, la que a nuestro juicio se debiera extender también al transporte de pasajeros.

Por otra parte, se ha abierto también la posibilidad de desarrollar nueva infraestructura ferroviaria a través de concesiones de proyectos específicos que presenten inversionistas privados.

## **2.- Aeropuertos**

El país cuenta con una infraestructura aeroportuaria que, además de la ciudad de Santiago, incluye 15 aeropuertos para atender los crecientes flujos de pasajeros y de comercio exterior, flujo que en lo que respecta al tráfico nacional de pasajeros se ha más que duplicado en los últimos diez años, en tanto que el tráfico internacional ha crecido aún más fuerte, mientras que el transporte de carga se ha más que triplicado en los últimos 7 años, con lo que la mayoría de los aeropuertos requieren ampliaciones y modernizaciones importantes, las que representan una inversión necesaria de US\$ 150 millones para el período 96-2000.

En nuestra opinión, la red de aeropuertos debiera ser concesionada para que los privados realicen las inversiones requeridas por un sector aerocomercial eficiente, competitivo y con reglas claras y no distorsionadas por objetivos dispares. En este aspecto, ya se están haciendo avances para atender las necesidades de inversión, al aceptarse dentro del Programa de Concesiones algunos proyectos privados para ejecutar, por este mecanismo, obras en el sector

## **3.- Puertos**

Chile ha tenido un notable desarrollo exportador en los últimos años, con lo que se ha hecho insuficiente la modernización portuaria desarrollada en la década de los 80, que permitió la participación privada en la operación de algunas

de las actividades portuarias. Más aún, la actual capacidad portuaria se verá presionada por el creciente volumen de carga que generará la mayor actividad de comercio exterior que se prevé.

Nuestro país tiene una posición geográfica privilegiada respecto del continente americano y el océano Pacífico, y hoy tiene la oportunidad histórica de aprovechar la reestructuración y apertura económica de nuestros vecinos para integrarlos al fuerte desarrollo de los países asiáticos, prestando aquellos servicios que faciliten el intercambio comercial entre ambos continentes.

Si queremos aumentar la competitividad de nuestros productos y vender servicios portuarios a nuestros vecinos, debemos mejorar urgentemente la infraestructura portuaria. Sin embargo, para ello no se precisan grandes inversiones, puesto que inicialmente ellas debieran orientarse a mejorar el equipamiento para aumentar la eficiencia de los puertos existentes. Sólo una vez alcanzados altos rendimientos de la actual infraestructura, deberían materializarse inversiones de mayor cuantía en la construcción de nuevos sitios. Se estima que en los próximos 5 años se requiere en el sector una inversión de US\$ 350 millones.

Aunque el volumen de carga movilizada se comparte por igual entre los puertos estatales y privados, los primeros transfieren el 85% de la carga general compuesta por contenedores, fruta, madera, cobre y otros, que son nuestros principales productos de exportación. Esto explica la importancia que tiene la empresa estatal (EMPORCHI) que administra dichos puertos, en el comercio internacional chileno y en la competitividad de nuestras exportaciones,

la que se está viendo afectada por la congestión que presentan estos puertos.

La actual institucionalidad portuaria es causa de diversos problemas, entre los que destaca la existencia de competencia desleal, además de la falta de inversión oportuna y de la pérdida de oportunidades comerciales.

Para modernizar el sector, se tramita en el Parlamento un proyecto de Ley que introduce cambios institucionales en la estructura de la EMPORCHI. Si bien según el proyecto se mantiene bajo propiedad estatal la actual infraestructura portuaria de EMPORCHI, esta empresa se divide en cinco filiales autónomas y acepta la participación de capitales privados, tanto para la operación concesionada de frentes de atraque existentes como para el desarrollo de nuevos frentes, así como para la construcción y operación de almacenes portuarios.

Se postula que el mecanismo de asignación de naves a los distintos frentes de atraque, donde competirán las empresas estatales descentralizadas y los concesionarios privados, será regulado por un reglamento objetivo que el Gobierno dictará una vez promulgada la ley, y que el sector privado confía dará garantías suficientes de transparencia para una competencia leal y equitativa.

#### **4.- Vialidad**

La Red Vial Interurbana chilena tiene una extensión de 80.000 kms., de los cuales sólo 13.000 están pavimentados (16%). A estos bajos niveles de pavimentación y estándar de los caminos, se agrega su deficiente estado de mantención. En la actualidad la red vial es similar a la existente a principios de los años 70, no obstante que el flujo vehicular casi se ha cuadruplicado.

Para resolver esta situación es necesario abordar un plan de inversiones en conservación vial, ejecutar un plan mínimo de mejoramiento de estándares, y aumentar la extensión de la doble calzada de la red troncal.

Además se requiere materializar nuevos accesos expeditos y seguros a cada una de las ciudades que sirve dicha red troncal en sus 3.100 kms. de longitud. También deben realizarse otras obras anexas, como señalizaciones, demarcaciones, iluminación, etc., así como el mejoramiento de los accesos a los principales puertos del país.

A pesar de que un programa como el descrito no es ambicioso si se considera la actual situación de la infraestructura vial interurbana, la inversión necesaria para su ejecución implica duplicar los flujos de recursos que en promedio se destinaron a este fin entre 1994 y 1995, elevándolos desde US\$ 443 millones anuales a US\$ 910 millones por año de aquí al año 2000.

En materia de Vialidad Urbana se precisa resolver serios problemas existentes en los principales centros urbanos. Aquí las soluciones deben conjugar un conjunto de medidas, tanto para incrementar la inversión para expandir la oferta, como para racionalizar la demanda y mejorar la gestión. Sólo en el próximo quinquenio se precisará invertir US\$ 2.050 millones en vialidad urbana, esto es, a razón de US\$ 430 millones anuales, en circunstancias que el promedio invertido entre 1994 y 1995 fue sólo US\$ 197 millones por año.

Para abordar estas inversiones con la participación del sector privado, se ha puesto en marcha la Ley de Concesiones de Obras Públicas,

sistema básicamente asociado al desarrollo de la infraestructura vial, el que para los próximos 3 años contempla un programa de licitaciones por US\$ 2.280 millones, de los cuales US\$ 1.990 millones corresponden a proyectos viales .

Existe un reconocido interés privado por participar en este sistema, y está a punto de ser promulgado un proyecto de modificación de la Ley de Concesiones actualmente vigente, cuya finalidad es perfeccionar el referido sistema, hacerlo más ágil y operativo, y más atractivo para los inversionistas.

Por otra parte, recientemente fue promulgada una Ley que modifica diversas otras leyes relacionadas con el mercado de capitales, con el objeto exclusivo de facilitar el financiamiento de infraestructura de uso público.

Conforme con esta Ley, las Administradoras de Fondos de Pensiones podrán concurrir al financiamiento de las concesiones de obras públicas a través de diversas modalidades, estimándose que del total de los fondos de pensiones, que actualmente alcanzan a los US\$ 24.000 millones, se podrían invertir del orden de US\$ 2.900 millones en este tipo de proyectos, cifra bastante significativa respecto de las necesidades financieras del programa de concesiones de obras públicas.

A esto se suman los incentivos que el mismo texto legal contiene para que las Compañías de Seguros y los Fondos de Inversión de Capital Extranjero de Riesgo participen en este nuevo mercado.

## **5.- Servicios Sanitarios**

Según nuestros cálculos, para llevar a cabo los planes de desarrollo del sector sanitario se requiere una inversión de US\$ 410 millones anuales en los próximos 5 años, cifra que incluye la urgente necesidad de construir plantas de tratamiento de aguas servidas, las que representan inversiones que oscilan entre los US\$ 800 y los 1.500 millones, dependiendo de la cobertura que alcance dicho tratamiento y de la tecnología de tratamiento que se adopte.

El déficit de infraestructura existente en este campo, y la necesaria modernización y mejoramiento de la gestión de las empresas públicas del sector, hacen indispensable la participación del sector privado en esta área de servicios,.

Al respecto existe un marco legal, completo, moderno y coherente para su desarrollo, que posibilita - con restricciones en algunas empresas - el traspaso de estos servicios al sector privado, y donde el Estado se reserva las funciones de formulación de políticas, de regulación normativa y de fiscalización de la calidad y cobertura. Sin embargo, el Gobierno ha definido recientemente una nueva estrategia, y ha propuesto algunas modificaciones legales para adecuar la institucionalidad de este sector donde operan 13 empresas estatales, que hoy mantienen una participación del 93% del total de estos servicios.

Nos parece indispensable que las normas que se definan para la participación privada en esta área favorezcan y optimicen la rapidez y operatividad del sistema, faciliten la obtención de financiamiento, y, al mismo tiempo, maximicen para el Estado el valor de los activos que va a transferir.



En este sentido, consideramos que la mejor alternativa para optimizar el valor patrimonial de las empresas sanitarias al momento de su enajenación, es que ellas puedan ser totalmente privatizadas, y no se obligue por ley a que el Estado mantenga un 35% de la propiedad, como lo establece el mencionado proyecto. Ello evitaría los obstáculos que se podrían presentar en el caso que los programas de inversión de estas empresas requieran ampliaciones de capital o emisión de bonos convertibles.

Con el propósito de evitar una eventual concentración de la parte de la propiedad que será privatizada, el proyecto original establecía una serie de restricciones a la participación de los inversionistas interesados, criterio que ha sido modificado luego de su estudio por parte de las Comisiones unidas de Economía y Obras Públicas del Senado.

Creemos que estas restricciones eran innecesarias, ya que ese objetivo puede lograrse mejor a través de una adecuada segmentación de las concesiones, que obedezca a criterios de racionalidad económica que permitan internalizar las economías de escala, haciendo posible estructurar empresas de tamaño óptimo que puedan operar con tarifas menos onerosas para los usuarios.

En todo caso, no parece conveniente segmentar la disposición y el tratamiento de las aguas servidas del resto de las etapas de la prestación de servicios sanitarios, precisamente porque ello causaría un grave daño patrimonial a las empresas afectadas por la división; afectaría las economías de escala y encarecería el costo del capital para las empresas resultantes de esta división, en especial para las empresas encargadas del tratamiento.

Un análisis objetivo permite concluir que, al menos para las primeras experiencias de sistemas de tratamiento, es inconveniente intentar transferir los riesgos, siendo preferible que se mantengan, controlen y evalúen en la misma empresa concesionaria que detenta la concesión global, ya que en caso contrario las soluciones no tendrán como objetivo optimizar los intereses del conjunto concesionario-contratista, sino que, principalmente, reducir los riesgos del contratista.

A nuestro juicio, aunque el proyecto debe ser mejorado en muchos aspectos, constituye un avance importante y esperamos que ayudará a resolver los déficits hoy existentes en el área.

## **6.- Vivienda**

En materia de viviendas, el Estado cumple un rol esencialmente subsidiario; existen sistemas de financiamiento hipotecario y diversos programas habitacionales para atender a los distintos grupos socioeconómicos de la población, siendo el sector habitacional uno de los primeros sectores que avanzó en una modernización profunda, y que se ha demostrado exitosa.

Sólo en los cinco años que median entre 1990 y 1994 se han construído 510 mil viviendas, casi la misma cantidad que se edificó en toda la década del 80, a un ritmo promedio anual casi el triple de lo que se construyó como promedio en la década de los 70. Para este año se proyecta la construcción de unas 125.000 viviendas, con una superficie estimada del orden de los 7,5 millones de m<sup>2</sup>.

Basado en las actuales políticas sectoriales, los programas habitacionales vigentes y proyectados por las autoridades del sector, la demanda netamente privada de mercado, y la estabilidad en las variables macroeconómicos, se prevé para el

quinquenio un nivel de construcción habitacional creciente y sostenido.

Recientemente se ha puesto en marcha un novedoso sistema de leasing habitacional, con lo que se espera se producirá un salto en el nivel de actividad del subsector inmobiliario habitacional a partir del próximo año,

Por otra parte, están implementándose diversas medidas que buscan fomentar el desarrollo de nuevos instrumentos y sistemas de financiamiento y gestión de los programas de vivienda social, con una mayor participación privada, dejando radicada en el fisco sólo las funciones de otorgar y focalizar los subsidios y de asumir los riesgos propios del financiamiento de los sectores de menor capacidad económica.

De acuerdo con los efectos que se esperan de estas medidas y la puesta en marcha del sistema de leasing habitacional con 10.000 subsidios a partir del próximo año, entre 1996 y el 2000 se proyecta la construcción de cerca de 750.000 nuevas viviendas con un total de 45 millones de m<sup>2</sup>.

### **Conclusiones**

De todo lo expuesto se concluye que hay interesantes perspectivas de desarrollo en el sector habitacional, al tiempo que existe una gran necesidad de inversión en las áreas de la infraestructura de uso público actualmente bajo el control mayoritario del Estado, sectores que paulatinamente se están abriendo a la participación privada.

Conviene tener presente, sin embargo, que para que esta participación pueda materializarse, deberán adoptarse medidas para incorporar nuevas tecnologías

de avanzada en la gestión pública en aquellos sectores donde el Estado mantenga participación, y además, especialmente en las áreas de servicios sanitarios y puertos, son necesarias modificaciones legales importantes, las que en nuestro país son objeto de largas tramitaciones en el Parlamento, que suelen demorar años y que atentan contra la oportunidad de su puesta en vigencia.

Pese a todo, estimamos que en el futuro próximo se presentan excelentes oportunidades de negocios en esta área, oportunidades que también están abiertas para los inversionistas extranjeros, quienes pueden acogerse a un Estatuto de Inversión Extranjera, que establece beneficios y garantías para la internación y reexportación de capitales, un trato no discriminatorio, libre acceso al mercado de divisas y la no intervención del Estado en sus actividades.

Por otra parte, el desempeño económico reciente ha permitido generar un creciente volumen de ahorro nacional, y ahora se dispone de los recursos necesarios para realizar la inversión requerida en este sector, pudiendo anticiparse una activa competencia por materializar los distintos proyectos existentes, lo que nos hace estar optimistas de resolver pronto nuestros problemas de infraestructura y hacer con ello posible poder continuar por la senda del desarrollo económico y social que anhelamos.

Santiago de Chile, Noviembre 22 de 1995

## NECESIDADES Y DÉFICITS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

SECTOR	INVERSIÓN			DÉFICITS
	EFECTIVA	NECESARIA		DE
	1994-1995	1996-2000		INVERSIÓN
	ANUAL	TOTAL	ANUAL	ANUAL

MILLONES DE DÓLARES

<b>SERVICIOS</b>				
ENERGÍA ELÉCTRICA	481	2.200	440	0
GAS	0	1.500	300	0
TELECOMUNICACIONES	504	1.250	250	0
SERVICIOS SANITARIOS	182	2.050	410	(228)
<b>TOTAL SERVICIOS</b>	<b>1.166</b>	<b>7.000</b>	<b>1.400</b>	<b>(228)</b>

<b>TOTAL RIEGO</b>	<b>58</b>	<b>300</b>	<b>60</b>	<b>(2)</b>
--------------------	-----------	------------	-----------	------------

<b>TRANSPORTES</b>				
PUERTOS	65	350	70	(5)
AEROPUERTOS	26	150	30	(4)
FERROCARRILES	21	400	80	(59)
METRO	112	500	100	0
VIALIDAD URBANA	197	2.150	430	(233)
VIALIDAD INTERURBANA	443	4.550	910	(467)
<b>TOTAL TRANSPORTES</b>	<b>863</b>	<b>8.100</b>	<b>1.620</b>	<b>(768)</b>

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>2.087</b>	<b>15.400</b>	<b>3.080</b>	<b>(999)</b>
----------------------	--------------	---------------	--------------	--------------

FUENTE : COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA,  
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN.

PLAN DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS 1993-2000

Adjudicaciones por Año

PROYECTOS	Inversión estimada	Montos Adjudicados por año				
		93	94	95	96	97
Millones de US\$						
<b>GRUPO I : Concesiones Ruta 5</b>						
Ruta 5, Los Vilos-Santiago	110				110	
Ruta 5, Talca-Chillán	110		110			
Ruta 5, La Serena-Los Vilos	180				180	
Ruta 5, Santiago-Talca (1a Etapa)	80				80	
Ruta 5, Santiago-San Fdo. (Autopista)	175				175	
Ruta 5, Chillán-Collipulli	120				120	
Ruta 5, Collipulli-Temuco	160				160	
Ruta 5, Temuco-Rfo Bueno	100				100	
Ruta 5, Rfo Bueno-Puerto Montt	100				100	
<b>Subtotal Grupo I</b>	<b>1.135</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>1.025</b>	<b>0 0</b>
<b>GRUPO II : Concesiones Urbanas</b>						
Mej: Integral Av. A. Vespucio **	120				120	
Sistema Norte-Sur Stgo. (Incluye Av. Gral Velázquez.)	80				80	
Sistema Oriente-Poniente. (Costan. Norte, Kennedy Las Condes)	154				154	
Acceso Vial Aeropuerto CAMB **	7		7			
Ruta 68: S. Rfo Mapocho-Las Rejas	0					
Pié Andino: S. Las Condes-Ruta 5 **	110				110	#
Camino Int., G34 S. Orbital-Ruta 5 **	17				17	#
Isabel Riquelme-Rodrigo de Araya	52				52	#
Anillo Dorsal : S. Alameda-Las Rejas-Departamental	0					#
Eje Las Industrias-La Serena	44				44	#
<b>Subtotal Grupo II</b>	<b>584</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>354</b>	<b>223 0</b>
<b>GRUPO III: Concesiones Interurbanas y Otras</b>						
Túnel El Melón	42	42				
Camino de la Madera, Acceso Sur Concepción	29		29			
Acceso Norte a Concepción	212			212		
Ruta 78, Santiago-San Antonio	139			139		
Camino del Rfpio **	0,5			0,5		
Camino Puchuncavi-Nogales	12			12		
Red Vial Cartagena-Quintay	40				40	
Autopista La Dormida y Ruta 68, Santiago-Valparaíso	250			250		
Ruta 57 CH, Santiago-Los Andes **	50			50		
Camino a Corral	12				12	
Ruta 60 CH, Los Andes-Concón	36					36
Ctro. Portuario Industrial Concepción	150					150
Canal El Morro Talcahuano	18					18
Defensas Rfo Bfo-Bfo **	69				69	
Aeropuerto CAMB Pas. Nacionales	35				35	
Aeropuerto Diego Aracena, Iquique **	4,7		4,7			
Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt **	5		5			
Aeropuerto Carriel Sur, Concepción **	5			5		
Aeropuerto El Loa, Calama	2			2		
Aeropuerto La Florida. La Serena	2			2		
Complejo Aduanero Los Andes	5			5		
Complejo Aduanero Chacalluta, Arica **	4					4
<b>Subtotal Grupo III</b>	<b>1.122</b>	<b>42</b>	<b>29</b>	<b>373</b>	<b>314</b>	<b>160 204</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>2.841</b>	<b>42</b>	<b>29</b>	<b>490</b>	<b>1.693</b>	<b>383 204</b>
<b>NOTAS: ** Proyectos por iniciativa privada.</b>		<b># Período 1997-2000</b>				
<b>FUENTE : Coordinación General de Concesiones, Dirección General de Obras Públicas, Ministerio de Obras Públicas, 25 de Agosto de 1995.</b>						

**CONSTRUCCION DE VIVIENDAS,  
SEGUN SEGMENTOS DEL MERCADO HABITACIONAL  
1991 - 2000**

Segmento de Mercado	Efectivo				Estimado	Proyectado					Total
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	96-2000
<b>N° de Viviendas</b>											
Infraestructuras Sanitarias	1.024	1.039	1.638	1.417	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	7.500
Viviendas Progresivas	1.459	7.130	6.649	8.200	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
Viviendas Básicas Contratadas	25.212	25.248	26.928	24.996	22.500	18.000	13.000	8.000	3.000	0	42.000
Viv. Básicas Gestión Privada					5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	28.000	98.000
Subsidios Rurales Pagados	4.910	8.353	7.477	6.944	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000
Viviendas PET Contratadas	16.252	16.218	13.669	15.270	16.000	16.500	17.000	17.000	17.000	17.000	84.500
Subsidios Unificados Pagados	19.519	18.643	19.131	21.370	21.900	22.000	22.100	22.200	22.300	22.400	111.000
Tramo 1	14.549	12.545	12.145	14.300	14.500	14.500	14.500	14.500	14.500	14.500	72.500
Tramo 2	3.325	4.164	5.797	5.796	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	30.000
Tramo 3	883	770	780	912	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
Tramo 4	30	71	132	358	400	500	600	700	800	900	3.500
Otros	732	1.093	277	4	0	0	0	0	0	0	0
Subsidios Leasing						10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	100.000
Tramo 1						6.600	9.900	13.200	16.500	19.800	66.000
Tramo 2						2.900	4.350	5.800	7.250	8.700	29.000
Tramo 3						500	750	1.000	1.250	1.500	5.000
<b>Total Mercado Privado</b>	<b>19.821</b>	<b>29.038</b>	<b>41.900</b>	<b>40.430</b>	<b>42.000</b>	<b>43.000</b>	<b>44.000</b>	<b>45.000</b>	<b>46.000</b>	<b>47.000</b>	<b>225.000</b>
36 m <sup>2</sup> a 70 m <sup>2</sup>	5.212	6.259	20.865	15.049	15.000	15.500	16.000	16.500	17.000	17.500	82.500
71 m <sup>2</sup> a 100 m <sup>2</sup>	5.005	7.759	10.317	10.019	11.000	11.500	12.000	12.500	13.000	13.500	62.500
101 m <sup>2</sup> a 140 m <sup>2</sup>	4.884	5.918	5.390	8.492	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
141 m <sup>2</sup> y más	4.720	9.102	5.328	6.870	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>88.197</b>	<b>105.669</b>	<b>117.392</b>	<b>118.627</b>	<b>124.900</b>	<b>137.000</b>	<b>143.600</b>	<b>149.700</b>	<b>155.800</b>	<b>161.900</b>	<b>748.000</b>
<b>Miles de m<sup>2</sup></b>											
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>5.197,9</b>	<b>6.876,6</b>	<b>7.054,5</b>	<b>7.049,7</b>	<b>7.553,5</b>	<b>8.223,7</b>	<b>8.622,6</b>	<b>9.001,2</b>	<b>9.382,0</b>	<b>9.765,0</b>	<b>44.994,5</b>