

mayo '1997

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600



V CONGRESO NACIONAL DE LA CONSTRUCCIÓN "La Modernidad en la Construcción frente al reto del siglo XXI"

"LA CONSTRUCCIÓN Y LA INFRAESTRUCTURA"

Exposición del
Sr. HERNÁN DÓREN LOIS
Presidente de la
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

mayo, 1997

INTRODUCCIÓN

Con especial agrado concuro, en mi calidad de Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, a este V Congreso Nacional de la Construcción, que organiza la Cámara Peruana de la Construcción.

La preocupación de los constructores para enfrentar el siglo XXI, es un tema que nos apasiona y que nos llama a reflexión en el interior de nuestras Cámaras.

La velocidad de los cambios y los asombrosos avances en las áreas de la informática y las telecomunicaciones, en el contexto de un mundo globalizado, nos obligan a introducir en el campo de la construcción, actualizaciones e innovaciones, ya que de lo contrario nuestras empresas no podrán competir con las de aquellos países que oportunamente hayan adoptado estrategias para tratar de anticiparse al futuro.

En los últimos Congresos, las Cámaras de la Construcción afiliadas a FIIC hemos estado tratando el tema de la Construcción frente al siglo XXI, y recién el año pasado, en Ciudad de México, nos dedicamos a analizar el tema de la Integración, inversión y financiamiento de la Infraestructura del Transporte.

De modo que encuentro extraordinariamente vigente y visionario el Programa de este V Congreso, toda vez que quiere orientar o guiar a los empresarios en este nuevo escenario en que se ha de desenvolver nuestra actividad.

Los empresarios se constituirán en una fuerza vital de este proceso. La inserción internacional que están teniendo nuestros países están modificando las estructuras de costos, de producción y de distribución. Esto se debe a que la calidad, el diseño, los servicios, la innovación, el marketing y las relaciones comerciales e ingeniería financiera son cada vez más importantes, lo que hace que desde ahora en adelante sean el conocimiento y la capacidad de gestión los factores competitivos decisivos entre las empresas y los países.

Quisiera tratar ahora el tema que se me ha solicitado "La Construcción y la Infraestructura", describiendo la relación entre ellos y el crecimiento y el bienestar del país, para concluir en las graves consecuencias que se derivan de la insuficiente inversión en infraestructura

I.- EL CONCEPTO DE INFRAESTRUCTURA

Entendemos por "infraestructura" el conjunto de elementos que se consideran necesarios para desarrollo de la vida económica de una sociedad. Ello incluye el capital en obras públicas y en el de los servicios necesarios para el funcionamiento de la organización económica-productiva del país. Sin ella no es posible la producción ni la vida en sociedad. Mediante la infraestructura se proveen las condiciones que permiten la gestación, desarrollo y consolidación de las actividades económicas y de servicios requeridas por la comunidad al tiempo que sus rasgos distintivos y su emplazamiento determinan la configuración espacial del territorio nacional y regional.

Centraremos este análisis en la infraestructura de uso público, es decir, 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. Ello, con independencia de que el prestador del bien o servicio sea una agente privado o estatal (por ejemplo, un puerto de libre acceso, es una obra de infraestructura de uso público, aunque su dueño sea una sociedad anónima; pero, un puerto con acceso limitado sólo a empresas relacionadas con esa sociedad anónima, sería una obra de infraestructura privada).

Asimismo, el Banco Mundial utiliza el término "infraestructura económica", dentro del cual entiende incluidos los siguientes aspectos:

- a. Servicios públicos: es decir, energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua por tubería, saneamiento y alcantarillado, recogida y eliminación de desechos sólidos y suministro de gas por tubería.
- b. Obras públicas, a saber, carreteras y obras importantes de presas y canales para riego y drenaje.
- c. Otros sectores de transportes, como ferrocarriles urbanos e interurbanos, transporte urbano, puertos y vías navegables y aeropuertos (Banco Mundial, Informe Sobre el Desarrollo Mundial 1994, Infraestructura y Desarrollo).

II.- EL ROL DE LA INFRAESTRUCTURA

La inversión en obras de infraestructura no sólo cumple una función crítica para el crecimiento material, sino que además es un medio eficiente para alcanzar una distribución más equitativa de la riqueza y para promover el desarrollo regional, lo que la hace constituirse en un requisito esencial del desarrollo económico y del progreso social

Las obras de infraestructura desempeñan, como regla general, una doble función: por una parte permiten o facilitan el proceso de crecimiento económico, y por otra proporcionan servicios esenciales a la población. Así, por ejemplo, la energía eléctrica es indispensable para la producción de bienes y servicios, al mismo tiempo que constituye un factor de bienestar para las personas en su vida cotidiana. Igual cosa ocurre con los caminos y las vías urbanas, que sirven tanto al transporte de mercancías como facilitan el desplazamiento de la población.

La construcción y/o mejoramiento de la red vial no sólo hace accesibles regiones apartadas en las cuales es posible la explotación de recursos naturales, sino que, debido a la reducción de los costos de transporte que genera, amplía el mercado interno a los productores, permitiéndoles aprovechar las economías de escala.

Además del mejoramiento directo de la calidad de vida de la población, las obras de infraestructura también aportan indirectamente a dicha calidad de vida al afectar significativamente la producción, y con ello el número de empleos y las remuneraciones que la actividad productiva puede ofrecer a la población.

Cuando los proyectos han sido debidamente evaluados y priorizados, la inversión en obras públicas o en instalaciones de servicio público tienen alta rentabilidad, lo que asegura que el país como conjunto obtiene importantes beneficios. Así por ejemplo, la tasa media de rentabilidad económica de los proyectos de infraestructura que cuentan con apoyo financiero del Banco Mundial alcanza al 16% real anual, destacando entre ellos los proyectos viales, con una rentabilidad del 29%, y los de desarrollo urbano con un 23%.

Otra característica destacable de la infraestructura pública, es su larga vida útil. Esto produce una distribución del bienestar en el tiempo, y constituye una forma efectiva de acumular y transferir riqueza.

La relación entre la infraestructura y el desarrollo económico es esencialmente una relación de causa a efecto, por lo que ella debe ser "pensada" y ejecutada previamente, por lo que resulta esencial prever adecuadamente los requerimientos de infraestructura para permitir hacer efectivo ese crecimiento potencial, no debiendo seguirse en esta materia una política de actuar sólo para eliminar cuellos de botella o deficiencias cuando ellas se producen.

Lo anterior exige un diagnóstico afinado del sector, que pasa por la valoración permanente del stock de obras de infraestructura pública existente y su estado de conservación y uso, para definir adecuadamente los programas de conservación, mantención y reposición, si esto

último es preciso. Adicionalmente, se requiere determinar con la debida anticipación las demandas adicionales de infraestructura de los sectores poblacionales, sociales y productivos.

Todos aquellos proyectos de infraestructura pública cuya evaluación económico-social demuestren una rentabilidad razonable justifican su ejecución, por lo que deben buscarse los mecanismos de financiamiento adecuados para este propósito.

No hacerlo, aún cuando haya buenas razones de tipo coyuntural, conduce a la acumulación de déficits de obras públicas, o al racionamiento de los bienes que proporcionan los servicios públicos. Se requiere de mucho tiempo, y de un esfuerzo adicional sostenido, para eliminar la acumulación de carencias de infraestructura, y satisfacer simultáneamente las necesidades propias del crecimiento vegetativo de la población. Durante todo el período en que hay carencias importantes insatisfechas, estas constituyen un freno para el desarrollo nacional y un atentado contra la estabilidad social.

Así pues, satisfacer las futuras demandas de una población en aumento y de una producción creciente, exigirá un gran esfuerzo de inversión en obras de infraestructura en nuestros países de América Latina en los próximos años.

III.- LAS CAUSAS DE LOS DÉFICITS DE INFRAESTRUCTURA

¿Cómo se explica que en el continente hayan llegado a acumularse tales déficits en su infraestructura?

La respuesta es sencilla : las necesidades sociales y económicas son tantas que los recursos públicos se hacen siempre escasos, por lo que en el esquema tradicional, donde el Estado ha sido el principal, sino el único proveedor de la infraestructura pública, ha jugado en este sector un rol inevitablemente mayor que en otros sectores económicos, vinculación que ha generado diversas dificultades para su desarrollo.

Un primer problema radica en que las decisiones sobre los recursos se ligan a otros grandes objetivos nacionales, generalmente independientes de las decisiones sobre la infraestructura misma. Así por ejemplo, la política de infraestructura se ha utilizado por los gobiernos como una herramienta de manejo macroeconómico, como un instrumento anticíclico o de ajuste macro, muchas veces debido a la falta de una distinción razonable y adecuada entre gastos corrientes e inversión en infraestructura, lo que genera una presión para mantener sujeto este tipo de gasto para prevenir posibles efectos inflacionarios.

Otro gran problema es que dentro del proceso de asignación de recursos públicos, los proyectos de infraestructura deben competir con los proyectos sociales, lo que significa que se exige a la evaluación de los proyectos de infraestructura condiciones adicionales a las que se exigen a otros proyectos, lo que hace especialmente difícil conseguir los recursos para su financiamiento, independientemente de que los usuarios paguen contribuciones adecuadas por el uso de la infraestructura. Tal es caso de la inversión vial en Chile, donde a través del impuesto a

los combustibles, al Valor Agregado, los peajes y los permisos anuales de circulación, el Estado recauda de los usuarios más recursos que los que anualmente destina a inversión en obras viales.

Las exigencias adicionales que se imponen a los proyectos de infraestructura en términos de sus impactos redistributivos implican una subvaloración de los beneficios de proyectos que son muy rentables desde el punto de vista privado. Un caso claro de esta situación se presenta con la valoración del tiempo de las personas, valoración que, según recientes estudios en nuestro país, cuando la hacen los privados es cinco veces más alta que las que se utilizan en las metodologías públicas de evaluación de proyectos.

En síntesis, ha sido la falta de recursos públicos, unida a las urgencias económicas y sociales de todo orden que ha debido abordarse, lo que han impedido satisfacer las necesidades de infraestructura, llevándola al actual nivel de deficiencias.

IV.- PÉRDIDAS DE COMPETITIVIDAD

Esta falta de infraestructura y su deficitaria conservación llegan a representar altos costos a los países, incluidos el costo social, la pérdida de competitividad y el costo de oportunidad.

El costo social se puede asimilar al costo en que incurre la población por las pérdidas de tiempo por viajes, los accidentes carreteros y sus secuelas de muerte y/o gastos en salud.

El costo económico de traslado de carga y pasajeros y el costo social que representan los tiempos de viaje, están en relación inversa a la extensión, diseño, calidad y estado de conservación de las vías. De ello depende, en una gran mayoría de los casos, el que los trabajadores puedan llevar una vida más completa e integrada. La inversión hecha, entonces, puede considerarse una inversión social.

Según estudios recientes, el costo social de la congestión en Santiago, la capital de Chile, se estima en US\$ 475 millones anuales, y se ha calculado que el costo de los accidentes automovilísticos representa para el país una cifra cercana a los US\$ 380 millones por año, incluidos los daños físicos y los gastos en salud en deben incurrir los accidentados, sin considerar en ellos el costo de vidas humanas, que se está produciendo a razón de una víctima cada cinco horas. Obviamente no todos los accidentes se deben a déficits de la infraestructura vial, pero las cifras representan una tasa de accidentabilidad dos veces superiores a la de países con infraestructura caminera de niveles adecuados.

Por su parte, la falta de tratamiento de las aguas servidas es la causa de diversas enfermedades gastrointestinales, cuyo tratamiento médico y sus posteriores secuelas producen un gasto adicional en salud, que las autoridades chilenas estiman en unos US\$ 120 millones por año.

La pérdida de competitividad de nuestras exportaciones es un costo importante. Por la lejanía de los principales centros mundiales de consumo, debemos ser extraordinariamente eficientes en el transporte de bienes cuyos precios están determinado por el mercado internacional, y donde cualquier costo adicional debe ser asumido por el exportador.

Estimaciones de la Sociedad Nacional de Agricultura, que agrupa a los empresarios de ese sector, señalan que las pérdidas por daño mecánico de la fruta durante su transporte del predio a las plantas empacadoras y de frío, junto con la contaminación de polvo y los costos incurridos en su control, representa un costo adicional de US\$ 120 millones por año, equivalente al 10,3% del valor de las exportaciones frutícolas, y sin incluir los mayores costos de fletes que implican los malos caminos.

De acuerdo con estimaciones calculadas con parámetros de la Cepal, el mal estado de las carreteras le significan al sector productivo chileno un mayor costo del orden de US\$ 510 millones anuales, incluidas las demoras en los caminos y los mayores costos de fletes por desgaste prematuro de los vehículos. A nivel latinoamericano, se estima que las pérdidas por este concepto alcanzan entre un 0,5 y un 1% del PIB Regional, esto es entre US \$ 8.000 y 16.000 millones anuales.

La congestión de naves en nuestros puertos genera demoras en el transporte marítimo, por las esperas a que se ven obligados muchos barcos antes de embarcar o desembarcar sus cargas. Considerando los costos diarios de este medio de transporte, se ha cuantificado que estas demoras representan pérdidas anuales por US\$ 105 millones.

Así pues, nuestra competitividad internacional y capacidad potencial de desarrollo, se están viendo seriamente limitados por las carencias e insuficiencias que presenta la infraestructura. Pese al esfuerzo de inversión desplegado por el Gobierno en esta área en los últimos años, en Chile estas carencias están imponiendo altísimos costos y pérdidas de recursos, los que, considerando solamente los factores antes detallados, se pueden cuantificar en US\$ 1.710 millones por año, lo que representa casi un 2,4% del PIB nacional, o bien, el 11,1% de lo que el país exportó durante el año pasado.

V.- LA ACCIÓN DEL ESTADO EN INFRAESTRUCTURA

El reconocimiento de 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 la provisión de servicios de infraestructura, 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 típicamente deficiente, donde más que los resultados se privilegian los procedimientos, normalmente burocráticos, que desincentivan la iniciativa innovadora y creadora, con el resultado por todos conocido

Hasta no hace mucho, lo usual era que en materia de Obras Públicas los gobiernos centrales o regionales tuvieran la responsabilidad de: (i) detectar las necesidades de los diversos tipos de obra; (ii) definir las soluciones en sus grandes líneas; (iii) planificar su realización; (iv) proporcionar el financiamiento; (v) licitar y contratar su construcción; (vi) supervisar la realización de los trabajos, y (vii) operar y administrar las instalaciones.

En cuanto a los Servicios de Utilidad Pública, el Estado no sólo cumplía un rol regulador, sino que además era su propietario y administrador, situación que cada vez se ha hecho más discutible, por cuanto se ha comprobado suficientemente que el Estado, como empresario, generalmente es menos eficiente que el sector privado, por diversas razones, entre las cuales se destacan: (i) influyen consideraciones de tipo político en las designaciones del personal de todo nivel; (ii) no existe la supervisión externa que proporcionan las juntas de accionistas en la empresa privada; (iii) hay la posibilidad (y la inclinación política) de otorgar subsidios a ciertos grupos de usuarios, con lo que se alteran el sistema de precios y la posibilidad de una óptima asignación de los recursos y, (iv) es más lento y difícil para la empresa pública adaptarse a los cambios tecnológicos y a las coyunturas económicas. A esto se agrega que los déficits de las empresas públicas deben ser financiados por todo el país, ya sea a través de mayores impuestos o, más frecuentemente, mediante emisiones inorgánicas que contribuyen a la inflación. Por último, el Estado, al destinar recursos y esfuerzos a realizar una labor que hace mejor el sector privado esta restándolos de sus funciones esenciales de carácter social.

VI.- UN NUEVO ROL DEL ESTADO PARA LOS NUEVOS TIEMPOS

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 en gran medida la actual disposición de los usuarios a pagar por los servicios que ella presta.

Esta nueva realidad ha llevado al Banco Mundial a concluir en la conveniencia de 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, para lo cual se hace necesaria la participación del sector privado en la gestión, el financiamiento o la propiedad de las empresas de infraestructura.

Así pues, en un esquema de economía de mercado, lo normal es que el Estado asuma un papel subsidiario respecto de las Obras Públicas, en virtud del cual encomienda a empresas privadas el diseño de los proyectos, la preparación de planos y especificaciones, la construcción de las obras, la inspección de los contratos, e incluso el financiamiento de las obras, en tanto que se transfiere la gestión y operación de los Servicios de Utilidad Pública, sea en propiedad o bajo esquemas de concesión, a operadores e inversionistas privados.

De acuerdo con la experiencia chilena más reciente, muchas obras de infraestructura que fueron construidas por el Estado, han sido transferidas posteriormente a empresas privadas

creadas con el propósito de administrarlas, operarlas y ampliarlas, como ha sido el caso en los sectores de la energía y las telecomunicaciones. Con ello se ha conseguido la mayor eficiencia propia de una gestión más definida, menos centralizada y más especializada, en la que es fácil conocer los costos y, cuando corresponde, los subsidios que el Estado está entregando para proporcionar los servicios.

Las empresas concesionarias privadas o mixtas asumen, en lugar del Estado, responsabilidad en la definición de los proyectos en su diseño, en el financiamiento de la construcción, y en la operación, administración y conservación de las obras durante gran parte de su vida útil.

La creciente aceptación que tienen hoy en nuestros países las políticas económicas del mercado apuntaría a que en el futuro habrá una mayor participación del sector privado en las empresas de servicio público.

Esta "privatización" de la infraestructura puede revestir diversas formas, tales como :

- a) Concesiones de Obras Públicas;
- b) Traspaso de la acción estatal directa a empresas estatales de servicio público que se crean especialmente para ello, a fin de que se pueda posteriormente traspasar su administración y propiedad al sector privado;
- c) Apertura a la inversión privada en entornos geográficos de dominio público, como bahías, bordes costeros y subsuelo;
- d) La delegación o contratación de empresas privadas para el desarrollo de actividades, funciones y responsabilidades hoy desempeñadas por funcionarios públicos, por ejemplo en las áreas de estudio, diseño, gestión, inspección, mantención, conservación y rehabilitación de obras de infraestructura.

Otra opción es la privatización de empresas estatales de servicios de infraestructura, lo que permitiría incrementar los recursos para el financiamiento de la infraestructura pública y mejorar la calidad de los servicios, entre otras por las siguientes razones:

- a) La venta de activos genera nuevos recursos que permiten al Estado atender otras necesidades urgentes en materia de salud, educación, vivienda, amortización de deuda pública, o inversión en otras áreas de infraestructura, de acuerdo con sus prioridades de carácter político, económicas o sociales.
- b) El Estado recibe un flujo continuo de los mayores recursos tributarios que generan las empresas privatizadas, más eficientes y emprendedoras que las estatales, ya que tienen dueño, remuneran mejor a sus trabajadores, y pueden planificarse hacia el largo plazo,

como se requiere en este tipo de empresas, lo que ciertamente es muy difícil conseguir en empresas estatales, cuyas políticas, programas, prioridades y autoridades cambian cada vez que cambia el gobierno. La experiencia obtenida en Chile con la privatización en los sectores de la electricidad y las comunicaciones constituyen una clara demostración de estas aseveraciones.

- c) El Estado se libera de las cuantiosas inversiones necesarias para ampliar y mejorar la infraestructura en las áreas privatizadas.

Lo anterior no significa que el Estado pueda o deba marginarse del quehacer de las empresas de servicio público. No hay duda que una de las funciones de todo Gobierno es regularlas, ya que el bien común exige establecer mecanismos de fijación tarifaria, en el caso de servicios en áreas que constituyen monopolios naturales; definir las reglas del juego en materias de zonas o áreas geográficas de servicio y de planes de desarrollo o expansión; controlar que se cumplan las normas de calidad y los criterios de seguridad de suministro de los servicios, etc.

Así pues, quienes tienen temor de esta "invasión" privada en un campo hasta ahora reservado a la gestión del sector público, deben comprender que con este proceso no se busca, ni por mucho, la desaparición del Estado, ni siquiera su "jibarización", sino que su necesaria adecuación y modernización, que lo hagan fuerte y eficiente en todas aquellas áreas donde es verdaderamente irremplazable en sus roles de dirección estratégica, subsidiario, normativo, regulador y fiscalizador, y que se pueden definir del siguiente modo :

a. Función Normativa:

Corresponde al Estado promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear el conjunto de condiciones que permitan lograr a todas las personas su mayor realización material y espiritual posible. En una sociedad organizada, existe un orden público económico, es decir, el conjunto de principios y normas que organizan la economía de un país y facultan a la autoridad para regularla en armonía con la norma fundamental que es la Constitución.

La función normativa del Estado, en materia de infraestructura de uso público, se plasma precisamente en el establecimiento de una institucionalidad, con rasgos definidos que enmarquen la acción del mismo Estado y de los particulares en este ámbito.

b. Función Planificadora Estratégica:

La planificación consiste en elaborar de manera metódica planes generales frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, como el desarrollo económico. En este aspecto, el fracaso del modelo de planificación centralizada propio de los socialismos reales, y las dificultades de la planificación indicativa que caracteriza a algunas economías europeas, ha dado paso a la planificación estratégica, que tiende a definir las reglas para lograr resultados sociales cercanos al óptimo. Esta nueva noción incorporativa una

metodología de evaluación social de proyectos de inversión pública y la implementación de normas legales que permitan el financiamiento y la realización de obras de infraestructura de uso público, al tiempo que enfatiza el control de eficiencia del gasto público.

c. ¿Función empresarial o reguladora?:

La discusión acerca del rol del Estado en materia de infraestructura abarca básicamente las dimensiones de la función estatal entendida como empresario-prestador o como regulador. En tal sentido, ha perdido terreno la postura que sustentaba al Estado como empresario-prestador, por las siguientes razones:

- i) Respecto de aquellos sectores de infraestructura que constituyen monopolios naturales, hoy es perfectamente concebible que éstos sean de carácter privado. En este caso, el Estado puede actuar como fijador de precio, en algunos casos con el acuerdo del monopolista, o como guardián de la prestación continua y de calidad del bien de que se trate. La regulación antes mencionada cobra importancia a este respecto.
- ii) Cuando existen fallas de mercado -como externalidades o bienes públicos- o falta de demanda: el Estado tiende a subsidiar a aquellos sectores que no serían atendidos por empresas privadas. Pueden también financiar la ejecución de obras de infraestructura por un privado, o bien otorgarlas en concesión.
- iii) Cuando existen sectores para los cuales se requiere una inversión cuantiosa. Hoy los mercados financieros y de capital han alcanzado un elevado nivel de recursos que pueden canalizarse masivamente en beneficio de obras o servicios de infraestructura, como ha sido demostrado en sectores como la energía eléctrica y las telecomunicaciones chilenas.

Por ello, en la actualidad se tiende a entregar a los privados tanto la propiedad como la gestión de la mayoría de las áreas de la infraestructura de uso público, tanto por razones de eficiencia como por la necesidad de allegar recursos para otras áreas consideradas prioritarias, como la salud, la educación y la vivienda. Asimismo, el Estado manifiesta una tendencia a modernizar la concepción de su gestión, reservándose una labor reguladora. Por cierto, la regulación no puede llevar a extremos que ahoguen o disminuyan la capacidad e iniciativa del sector privado.

Lo expuesto no obsta a una intervención estatal más directa en situaciones en las cuales los mercados no son adecuadamente eficientes, como sucede en la atención a sectores rurales, aislados geográficamente, en situación de marginalidad en zonas urbanas, o en circunstancias en las que otorgue un subsidio al usuario del respectivo bien o servicio.

d. Función Respecto de Fallas en los Mercados:

Es sabido que la competencia imperfecta, las externalidades y los bienes públicos obstaculizan el adecuado funcionamiento de los mercados. Esto se aprecia de modo relevante en la infraestructura de uso público, sea porque en algunas de sus áreas existen monopolios legales o naturales (la telefonía local o los puertos estatales); sea porque algunas actividades relacionadas con la infraestructura provocan efectos negativos en el medio ambiente; sea porque muchos de los sectores de la infraestructura no permiten un acceso inexcluyente e inagotable a sus destinatarios, y se hace necesario encontrar adecuados mecanismos de racionamiento de los bienes.

De ahí que corresponda al Estado velar, entre otras cosas, por un adecuado funcionamiento del sistema de precios; por la internalización de los costos por parte de los agentes que causan externalidades negativas; y por una suficiente cobertura de bienes, que alcance también a quienes carecen de recursos para proporcionárselos por sí mismos.

La desigualdad de oportunidades y la inequitativa distribución de la renta, que acompañan a las economías de mercado, admiten también la presencia estatal. La infraestructura, en cuanto herramienta de crecimiento, contribuye a superar estas situaciones, y a mejorar la calidad de vida de las personas. Piénsese, a modo de ejemplo, en los habitantes de zonas remotas o en personas en situación de marginalidad, como ya se ha mencionado.

Otro aspecto relevante que requiere algún grado de intervención estatal en los mercados se refiere a la calidad y seguridad de los bienes y servicios de infraestructura pública que se proporcionen. En cuanto a la calidad se ha extendido la conciencia de establecer estándares de servicios adecuados y suficientes para los requerimientos actuales y futuros en este ámbito. En materia de seguridad, la autoridad puede también exigir el cumplimiento de ciertos requisitos que la garanticen en un grado razonable. Las normas sobre calidad y seguridad deben en todo caso evitar la regulación excesiva, entendiendo por tal la que provoca más costos que beneficios a la sociedad. Pero, al mismo tiempo, debe garantizarse adecuadamente los derechos de los consumidores, y otorgarles la posibilidad de obtener indemnización o reparación por el daño que se les cause.

e. Función de Equilibrio y Estabilización Macroeconómica.

Dentro del marco macroeconómico, la implementación de políticas adecuadas sobre infraestructura de uso público resulta fundamental. Al quedar en el pasado el modelo neokeynesiano de un Estado empresario que mediante el gasto público superaba las recesiones o efectuaba labores de fomento, se tiende a un adecuado manejo de variables con los instrumentos monetarios, las tasas impositivas y la inversión estatal, que confluyen en procurar el crecimiento de la economía de las naciones en un contexto de estabilidad. Un importante desafío será conjugar en el futuro los montos de inversión que se espera aplicar para obras de infraestructura, con las políticas monetarias y de manejo del nivel general de precios.

VII.- DESAFÍOS PARA LOS CONSTRUCTORES

Las experiencias recogidas por nuestros países desde la pasada década, y los problemas por los que han atravesado la mayor parte de las economías dirigidas del mundo, señalan una tendencia creciente hacia una mayor liberalización de los sistemas económicos, fenómeno que se ha venido registrando cada vez en un mayor número de países de nuestro continente, pudiendo preverse que hacia inicios del siglo XXI prevalecerán los esquemas de mercado, y con mayor probabilidad lo que se ha dado en llamar la Economía Social de Mercado, ordenamiento económico que persigue combinar, sobre la base de una economía competitiva, la libre iniciativa con un mayor progreso social.

En tales esquemas corresponde al sector privado asumir una mayor cuota de responsabilidad, muy particularmente en la generación y provisión de las obras de infraestructura pública. No obstante, el Estado subsidiario mantiene en este campo un papel normativo rector, definiendo las necesidades y su priorización, y estableciendo los mecanismos y condiciones necesarias para permitir el oportuno y adecuado traspaso de responsabilidades al sector privado.

Atendiendo a las premisas expuestas, se perfila como ineludible un fortalecimiento de la gestión y eficiencia de las empresas constructoras y de ingeniería.

Por otra parte, el mundo está viviendo hoy profundos cambios de todo tipo, causados entre otros por la revolución tecnológica y de las comunicaciones.

Éstas han permitido que hoy en día podamos informarnos y negociar a miles de kilómetros, lo que implica que desde cualquier parte del mundo se pueden obtener los antecedentes necesarios para decidir una inversión en Chile o para invertir en el extranjero desde Perú.

Este fenómeno ha generado la internacionalización de los mercados, y estamos próximos a una globalización generalizada de los mismos. Algunos mercados ya operan en forma globalizada: las empresas están presentes en la mayoría de los países, y producen y comercializan sus productos de acuerdo con esquemas generales aceptados en todo el mundo. Otros mercados están en la fase de internacionalización, es decir sus productos se comercian de un país a otro, pero no se ha llegado aún a la etapa de producción y comercialización global.

Lo que sí es un hecho, es que la tendencia mundial apunta en este sentido, es decir a eliminar las fronteras económicas y a hacer posible la producción de bienes y servicios por parte de cualquier empresa en cualquier parte del mundo, y a generar las condiciones para el libre movimiento de los capitales.

El carácter no transable de los bienes que produce la actividad de la construcción hace más difícil que el fenómeno de la globalización alcance a este sector, sin embargo ésta también es posible en el caso de algunas actividades, como la ingeniería, el diseño y la evaluación de

proyectos, al margen de la internacionalización creciente de grandes empresas constructoras, muchas de las cuales ya las tenemos instaladas en Chile.

Así pues, estamos observando un profundo proceso de cambios en la demanda que enfrenta la industria de la construcción. El desarrollo de una parte importante de la infraestructura de uso público a través de mecanismos de concesión, sean de obras públicas, de la privatización de las empresas sanitarias o de concesiones de estos servicios, o de infraestructura portuaria, implica el traspaso a la responsabilidad privada no sólo de la construcción de las obras, sino que también de su financiamiento, gestión y operación, lo que significa tener que abordar mecanismos contractuales diferentes a los tradicionalmente acostumbrados para el desarrollo de este tipo de obras.

Para dar satisfacción a estos cambios estructurales y al incremento esperado de la demanda, es preciso avanzar en aspectos tan importantes como mejorar la capacidad de gestión para abordar nuevas formas contractuales; desarrollar capacidades para trabajar con mecanismos más complejos y sofisticados de ingeniería financiera, imaginación y creatividad para buscar, generar y abordar nuevos negocios.

No obstante, estamos convencidos de que la industria latinoamericana de la construcción será capaz de satisfacer la demanda actual y futura, con estándares adecuados de productividad y con un nivel de competitividad que nos permitirá recibir a nuevos socios extranjeros en proyectos locales o multinacionales, e incluso nos puede abrir las fronteras para ir a construir también en otros países.

Para lograr lo anterior es necesario participar activamente en los procesos de mejoramiento de la calidad de nuestros trabajadores y de quienes se integrarán a futuro a la industria, así como abrirse a la innovación tecnológica, incorporando nuevos productos, maquinarias o asimilando nuevos procesos constructivos, en suma modernizar nuestros sistemas de gestión para abordar los problemas que genera una demanda creciente, cambiante y cada vez más compleja.

Pese a la magnitud de esta tarea, estoy cierto que en esta parte del mundo la sabremos superar con éxito, por el bien de nuestros pueblos.

ANEXO SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE

Para fines analíticos las obras de infraestructura pública se pueden agrupar en las siguientes categorías : (i) comunicaciones, (ii) energía, (iii) saneamiento, es decir, agua potable, alcantarillado y tratamiento de aguas servidas, (iv) riego y otras obras hidráulicas; y (v) transportes.

Específicamente en el caso de Chile, la situación de estos diversos tipos de infraestructura es muy distinta. En un extremo se encuentra la infraestructura que permite las comunicaciones y el suministro de energía eléctrica. En estas áreas, donde la propiedad de las instalaciones y la administración de los servicios corresponde al sector privado, no se detectan déficits, y los planes de expansión conocidos aseguran su desarrollo futuro.

En el otro extremo del espectro está la infraestructura para el transporte y los servicios sanitarios. En esta área las inversiones y la administración de los servicios han estado hasta ahora en manos del Fisco. La correlación cualitativa entre carencias y grado de participación pública y privada que se da en Chile corrobora claramente la conclusión del Banco Mundial en cuanto a que "la causa de los resultados deficientes, así como las posibilidades de mejorarlos, hay que buscarlas en los incentivos que motivan a los proveedores de servicios de infraestructura".

1.- CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS

Consideraciones Generales:

Es precisamente para abordar este desafío que se han abierto instancias de participación privada en el sector con la puesta en marcha de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Este sistema de concesiones no sólo representa una nueva e interesante alternativa de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura de nuestro país, sino que a través de este sistema también se propende hacia el desarrollo y mejoramiento de la eficiencia en la producción y gestión de infraestructura pública, dinamizándose el sector mediante la iniciativa y el empuje empresarial, contribuyendo asimismo a generar un mecanismo para que los usuarios paguen por el desarrollo, mantención y operación de la infraestructura creada por el sistema de concesiones.

En términos generales, este sistema establece la posibilidad de que empresas concesionarias privadas financien la construcción de obras específicas, recuperando la inversión en forma directa, mediante los flujos que generan las tarifas aplicables por el uso de dichas obras durante el período de concesión de la obra y los subsidios que el Estado se comprometa a otorgar en aquellos casos en que la rentabilidad económica del Proyecto es inferior a la rentabilidad social del mismo.

Características del Marco Legal aplicable al Sistema de Concesiones en Chile:

Las características más destacables del marco legal que regula las concesiones de obras públicas que rige en nuestro país y el cual ha permitido al Gobierno impulsar un ambicioso Programa de licitaciones que más adelante comentaré, pueden ser sintetizadas del siguiente modo:

- a) Es flexible. Puede ser aplicada a cualquier obra pública y en ella se establecen variadas condiciones de licitación, ajustadas a las características de cada proyecto.
- b) Es abierta a la competencia. Cualquier persona natural o jurídica chilena o extranjera, que cumpla con las condiciones, puede participar en las licitaciones.
- c) Es abierta a la iniciativa privada. Da incentivos claros para proponer ideas de proyectos de ejecución por concesión.
- d) El sistema es equitativo. Otorga derechos y obligaciones bilaterales y conmutativas para las partes del contrato de concesión (Fisco y privados).

El organismo llamado a realizar las actuaciones preparatorias de los proyectos que se ejecuten a través de este sistema y quien resolverá sobre la calificación de las ofertas que se le presenten es el Ministerio de Obras Públicas Chileno.

En la evaluación técnica de las ofertas se tiene en consideración, entre otros, la estructura tarifaria, su fórmula de reajuste y su sistema de revisión; el plazo de la Concesión; los subsidios solicitados del Estado o los pagos ofrecidos a este por el oferente; los ingresos que el oferente solicite que el Estado garantice; el grado de compromiso de riesgo que asume el oferente tanto durante la construcción como de la explotación de la obra, tales como caso fortuito o fuerza mayor; el puntaje obtenido en la calificación técnica; la oferta del oponente de montos extraordinarios de pagos al Estado o de reducción de tarifas al usuario cuando la rentabilidad sobre el patrimonio o activos exceda un porcentaje máximo preestablecido; y la calificación de otros servicios adicionales, útiles y necesarios.

Sin embargo, el parámetro de evaluación de las ofertas mayoritariamente utilizado en las concesiones interurbanas es la menor tarifa ofertada por los postulantes, el cual se estima más objetivo y transparente. De este modo, una vez efectuada la evaluación técnica y las propuestas, se otorga la concesión a aquel licitante que, cumpliendo con las condiciones técnicas, ofrezca la menor tarifa.

Posteriormente, viene la etapa de celebración de contrato de concesión, luego de lo cual el adjudicatario queda obligado a constituir la sociedad concesionaria y a cumplir con los trámites de suscripción y protocolización del decreto respectivo. Asimismo, está obligado a

constituir las garantías por la construcción y explotación de la obra correspondiente, cuya naturaleza y cuantía se determinan en las respectivas bases de licitación.

La celebración del respectivo contrato de concesión genera para el concesionario el derecho a cobrar la tarifa aplicable al servicio y otros derechos que conviene destacar. Ellos son el derecho que tiene el concesionario desde el perfeccionamiento del contrato y con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, para transferir la concesión y el derecho a constituir sus ingresos en garantía de las obligaciones derivadas de la misma concesión y de su explotación.

Lo anterior significa que se reconoce al concesionario un derecho de dominio sobre la concesión, cuyo ejercicio está sometido a la aprobación del ente regulador, que en este caso, es el Ministerio de Obras Públicas, pudiendo ser caducada la concesión sólo en virtud de las causales objetivas que establece la Ley, cuales son: el cumplimiento del plazo por el que se otorgó, que en ningún caso puede ser superior a 50 años; el incumplimiento grave de las obligaciones impuestas al concesionario; Mutuo Acuerdo entre las partes, y las que se estipulen en el contrato de concesión.

En relación a esta última materia cabe destacar la existencia en nuestro país de la denominada prenda especial de concesión de obra pública, la cual se asimila para todos los efectos legales a la prenda industrial sin desplazamiento, la cual permite al concesionario dar en garantía los flujos de la concesión, obteniendo los acreedores de ésta una superpreferencia en la liquidación del crédito. Esta Prenda permite además a los Bancos aumentar su nivel de colocaciones (leverage) en este tipo de obras, hasta en un 25% de su capital pagado y reservas.

Una vez finalizada la construcción de las respectivas obras, la puesta en servicio de ellas debe ser autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, quien podrá imponer al concesionario que no cumpla con sus obligaciones, tanto en la fase de construcción como de explotación, las multas previstas en las bases de licitación.

Asimismo, la referida Secretaría de Estado podrá modificar por razones de interés público, tanto en la etapa de construcción como de explotación de las obras dadas en concesión, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, las tarifas y subsidios pactados, acordando con el concesionario las indemnizaciones correspondientes en caso de perjuicio.

La Ley también prevé el evento de que la obra resulte insuficiente para la prestación del servicio y se considere conveniente su ampliación, en cuyo caso se suscribe un convenio entre el Estado y el concesionario para la realización de las nuevas obras.

El sistema de Concesiones cuenta además con un régimen tributario especial en materia de IVA y Renta para las concesiones, el cual reconoce las especiales características de este nuevo negocio.

Programa de Concesiones:

El programa de concesiones puede clasificarse en cuatro grandes grupos de proyectos, según su naturaleza, el primero de ellos agrupa a los proyectos asociados a la Ruta 5, columna vertebral de la red vial nacional, que une el extremo norte con el sur del país, y que enlaza con la carretera panamericana que cruza longitudinalmente el continente, y que registra un tránsito medio diario anual (TMDA) de unos 8.000 vehículos, sobrepasando los 15.000 vehículos en algunos tramos al sur de Santiago. Es debido al tráfico tan intenso en esta carretera, que se proyecta concesionar, parceladamente en 8 tramos, la construcción de dobles vías, en una extensión total del orden de los 1.160 kms., incluido un tramo de 270 kms., partiendo desde Santiago al sur, el que actualmente tiene doble vía, pero que se proyecta convertirlo en autopista.

El monto estimado de inversión en estos proyectos asciende a US\$ 1.624 millones, de los que ya se han licitado US\$ 650 millones, debiendo quedar licitados los restantes antes de fines de este año.

Un segundo grupo de proyectos a concesionar son los que corresponden a otras obras de vialidad interurbana, que incluyen, por una parte, el desarrollo de importantes caminos laterales que tienen un alto tránsito, por lo que se hace necesario el cambio de sus carpetas de rodado a estándares técnicos más elevados, y por otra, algunos proyectos viales específicos entre los que destacan caminos de gran significación por su aporte de mediano y largo plazo al desarrollo estructural de las áreas geográficas donde se emplazan, tales como en los sectores forestal, agrícola y turísticos.

Dentro del primer tipo de proyectos, destacan aquellos que unen Santiago con los principales puertos de la zona central, y más al sur, los caminos de acceso por el norte y el sur a la ciudad de Concepción, principal centro industrial y comercial de la macrozona sur, y su área de influencia urbana, que incluye los puertos de Talcahuano y Lirquén, todos ya licitados y uno ya inaugurado. A estos proyectos se agregan otras obras importantes, aunque de menor cuantía, todo lo cual totaliza una inversión de US\$ 1.327 millones a ejecutarse también antes del 2001.

El tercer grupo de proyectos corresponde a concesiones de obras de vialidad urbana, el que contempla la ejecución de 8 proyectos en la Región Metropolitana de Santiago, incluidos 3 mega proyectos, con una inversión total que alcanza los US\$ 983 millones, a ejecutarse entre 1997 y el año 2000.

El cuarto grupo incluye 5 proyectos de carácter multisectorial, por US\$ 365 millones.

Finalmente el quinto grupo corresponde a concesiones de aeropuertos, para expandir la capacidad operativa también en este sector.

Para atender los crecientes flujos de pasajeros y de carga el país cuenta con una infraestructura aeroportuaria integrada por el aeropuerto internacional de Santiago y una red troncal de 15 aeropuertos.

La integración de Chile al mundo en los últimos años y el crecimiento de la actividad económica, han significado que en 1996 el número de pasajeros en las rutas aéreas nacionales haya aumentado a 2,4 millones, más de 4 veces lo que en 1985; que el tráfico internacional de pasajero también se haya más que cuadruplicado, llegando a 2,2 millones, mientras que el tráfico de carga en los últimos 10 años se ha multiplicado por 5,3.

Esta fuerte expansión de la demanda aérea está superando la capacidad aeroportuaria, por lo que la mayoría de los aeropuertos requieren ampliaciones y modernizaciones importantes, las que según nuestras estimaciones representan una inversión superior a los US\$ 200 millones en el período 97-2000.

Mediante el mecanismo de Concesiones de Obras Públicas, los privados pueden participar ahora en la construcción de nuevas instalaciones, ampliación de las existentes, habilitación de establecimientos comerciales y estacionamientos, entre otras posibilidades, es decir, en todos los servicios anexos a la llegada y salida de las naves desde las losas, manteniéndose el control de las operaciones aeronáuticas y de seguridad bajo la responsabilidad de la DGAC. Los concesionarios privados que ejecuten proyectos bajo esta modalidad, recuperarán sus inversiones mediante el cobro de un determinado porcentaje de las tasas de embarque.

A la fecha ya se han licitado las concesiones para el desarrollo de terminales de pasajeros en 2 aeropuertos. El calendario de licitaciones de concesiones contempla para 1997 concesiones similares en otros 6 aeropuertos, aparte de la ampliación del terminal de pasajeros nacionales del aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago. Estos proyectos totalizan unos US\$ 130 millones, y cubren sólo una parte de la inversión requerida en el sector, por lo que se esperan nuevas iniciativas para una mayor participación privada en el sector.

En resumen, el programa global de concesiones de Obras Públicas ya en desarrollo considera la ejecución de 42 proyectos, que totalizan US\$ 4.428 millones a materializarse antes del año 2001, de los cual entre 1993 y 1996 se han ejecutado aproximadamente US\$ 366.5 millones, y otros US\$ 573 millones deberán ejecutarse durante el presente año.

2.- CONCESIONES PORTUARIAS

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.

De los 32 puertos y terminales que constituyen la infraestructura portuaria nacional, los 10 principales puertos del país están bajo administración del Estado a través de la Empresa Portuaria de Chile.

Excluido el cabotaje, hacia 1985 se movilizaban 16 millones de toneladas de carga de comercio exterior, en tanto que en 1996 se movilizó más del triple de ese volumen (50.8 mm de tons.). En este lapso sólo se han reconstruido algunos sitios dañados por el sismo de 1985, y casi no se ha expandido la infraestructura portuaria, salvo algunas ampliaciones de muelles privados.

En la actualidad la movilización de carga es compartida casi por igual entre los puertos estatales y privados, sólo que los primeros transfieren el 85% de la carga general compuesta por nuestros principales productos de exportación, lo que explica la relevancia de EMPORCHI en el comercio internacional y su implicancia en la competitividad de nuestras exportaciones, la que se está viendo afectada, ya que gran parte de los puertos que administra 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 de 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 exija al transporte carretero pagar por los costos de infraestructura y ambientales que provoca.

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.

En materia de prácticas comerciales, la necesidad de contar con información oportuna y reducir costos de papeleo imponen el intercambio electrónico de datos (Electronic Data Interchange, EDI), al que puedan acceder los distintos servicios involucrados y, especialmente, los propios usuarios; y la necesidad de reducir costos de inventarios está imponiendo el concepto del Just In Time, (JIT, Justo a Tiempo) como elemento condicionante de cada transacción comercial. Además será necesario adaptar nuestra reglamentación para permitir un sistema de transporte multimodal efectivo.

También tenemos varios problemas de eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias.

Aunque el sector privado se ha dedicado a lograr 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 los privados no han podido realizar hasta ahora las inversiones necesarias, con el resultado de tener

rendimientos de sólo 15 a 20 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.

Para resolver estas dificultades presentes hasta hoy en nuestro desarrollo portuario, en 1995 el Gobierno envió al Congreso un proyecto de ley para modernizar el sector, transformando la estructura legal y operativa de EMPORCHI, de modo de promover la competencia entre cada uno de los 10 puertos que administra, y terminar así con las ineficiencias y subsidios cruzados que hoy existen.

Aunque por ahora se ha desechado la alternativa de privatizar, optándose por mantener la propiedad estatal de los puertos, se introducirán importantes cambios, al descentralizar la gestión de EMPORCHI en nueve filiales autónomas, y abiertas a la participación de capitales privados en la inversión y administración portuaria a través de un sistema de concesiones, tanto de sitios de atraque existentes así como para el desarrollo de nuevos frentes de atraque, y pensamos que para promover una competencia leal efectiva, también debiera traspasarse totalmente a la responsabilidad privada el desarrollo y operación del almacenaje.

Pese a esta y otras objeciones, el proyecto constituye un avance que las autoridades esperan sea promulgado en el curso del primer semestre del presente año, encontrándose ya en preparación los calendarios referenciales de inversión de cada puerto, de modo de agilizar los llamados a concesiones apenas se promulgue la ley, y hacer posible a la brevedad la participación de capitales privados, de modo de concretar las inversiones requeridas en el sector, las que se estima debieran alcanzar unos US\$ 460 millones de aquí al año 2000, cifra relativamente moderada si se considera la magnitud y alcance de las actuales deficiencias que presenta el sector, pero que más que expandir la capacidad portuaria, permitirá generar nuevos incentivos para mejorar la gestión y eficiencia en nuestros puertos, y con ello la productividad del sector.

3.- CONCESIONES DE SERVICIOS SANITARIOS

Según nuestros cálculos, para llevar a cabo los planes de desarrollo del sector sanitario se requiere una inversión de US\$ 2.200 millones en los próximos 4 años, cifra que incluye la urgente necesidad de construir plantas de tratamiento de aguas servidas, las que representan inversiones que oscilan entre los US\$ 825 y los 1.550 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.

Para permitir esta participación, el Gobierno también ha propuesto algunas modificaciones legales para adecuar la institucionalidad de este sector donde operan 13 empresas estatales, que mantienen una participación del 93% del total de estos servicios, las que de acuerdo al proyecto del Ejecutivo podrán privatizarse hasta en un 65% de su propiedad accionaria.

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.



0007103

DORÉN
19970500
02



AUTOR Dorén Lais, Hernán

TÍTULO V Congreso Nacional...

Nº TOP 08181