

UEIA SCO
19950912
EVM
12/9/95

**NECESIDADES Y PERSPECTIVAS
DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA CHILENA**

*Exposición hecha al Ministro del
Medio Ambiente y Construcción de Gran Bretaña,
Mr. John Gummer
y Empresarios que lo acompañan
por el Presidente de la
Cámara Chilena de la Construcción,
Sr. Eugenio Velasco Morandé*

El fuerte desarrollo que ha tenido Chile a partir de 1985, ha significado que su Producto Interno Bruto haya aumentado en un 93,5 % en 10 años, es decir a una tasa promedio del 6,8% 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\$ 17.710 millones en el período 1995-2000, US\$ 10.570 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\$ 420 millones. Atendiendo a estas necesidades, 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\$ 180 millones para el período 95-2000.

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 6 años se requiere en el sector una inversión de US\$ 420 millones.

Actualmente el volumen de carga movilizada se comparte por igual entre los puertos estatales y privados, pero 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 nuestra producción exportable, la que se está viendo afectada por cuanto la mayor parte de estos puertos presentan congestión.

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, el Gobierno ha enviado al Parlamento la semana pasada 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.

El mecanismo de asignación de naves a los distintos frentes de atraque, donde competirán las nuevas empresas estatales descentralizadas y los concesionarios privados, se postula que sea regulado por un reglamento objetivo que el Gobierno dictará una vez promulgada la ley, y que el sector privado confía que dé 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 1993 y 1994, elevándolos desde US\$ 345 millones anuales a US\$ 700 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 presente sexenio se precisará invertir US\$ 2.100 millones en vialidad urbana, esto es, a razón de US\$ 350 millones anuales, en circunstancias que el promedio invertido entre 1993 y 1994 fue sólo US\$ 150 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 4 años contempla un programa de licitaciones por US\$ 2.817 ^(cuatro mil ochocientos diecisiete millones) millones, de los cuales US\$ 2.200 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, se encuentra en su último trámite constitucional el Proyecto de 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.

Una vez aprobado este Proyecto, 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 Proyecto 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\$ 400 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 establece una serie de restricciones a la participación de los inversionistas interesados.

Creemos que estas restricciones son innecesarias e inconvenientes, ya que ese objetivo puede lograrse mejor a través de una adecuada segmentación de las concesiones, la que debe obedecer 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.

Conclusiones

De todo lo expuesto se concluye 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 ^{del país} 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, Septiembre 12 de 1995

**NECESIDADES Y DÉFICITS DE
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA**

SECTOR	INVERSIÓN			DÉFICITS
	EFFECTIVA	NECESARIA		DE
	1993-1994	1995-2000		INVERSIÓN
	ANUAL	TOTAL	ANUAL	ANUAL

MILLONES DE DÓLARES

SERVICIOS				
ENERGÍA ELÉCTRICA	500	3.000	500	0
GAS	0	1.440	240	0
TELECOMUNICACIONES	480	2.700	450	0
SERVICIOS SANITARIOS	150	2.400	400	(250)
TOTAL SERVICIOS	1.130	9.540	1.590	(250)

TOTAL RIEGO	50	330	55	(5)
--------------------	-----------	------------	-----------	------------

TRANSPORTES				
PUERTOS	48	420	70	(22)
AEROPUERTOS	24	180	30	(6)
FERROCARRILES	8	420	70	(62)
METRO	29	520	87	(58)
VIALIDAD URBANA	150	2.100	350	(200)
VIALIDAD INTERURBANA	345	4.200	700	(355)
TOTAL TRANSPORTES	604	7.840	1.307	(703)

TOTAL GENERAL	1.784	17.710	2.952	(958)
----------------------	--------------	---------------	--------------	--------------

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	98
Millones de US\$							
GRUPO I : Concesiones Ruta 5							
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-Río Bueno	100				100		
Ruta 5, Río Bueno-Puerto Montt	100				100		
Subtotal Grupo I	1.135	0	0	110	1.025	0	0
GRUPO II : Concesiones Urbanas							
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				
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	#
Eje Las Industrias-La Serena	44					44	#
Subtotal Grupo II	584	0	0	7	354	223	0
GRUPO III: Concesiones Interurbanas y Otras							
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 Rápido **	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 Río 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 Chacaluta, Arica **	4					4	
Subtotal Grupo III	1.122	42	29	373	314	160	204
TOTAL GENERAL	2.841	42	29	490	1.693	383	204
NOTAS: ** Proyectos por iniciativa privada. # Período 1997-2000							
FUENTE : Coordinación General de Concesiones, Dirección General de Obras Públicas, Ministerio de Obras Públicas, 25 de Agosto de 1995.							

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago

teléfono: (02) 233 1131

fax: (02) 232 7600

VISITA DE MR. JHON GUMMER, MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE DE GRAN BRETAÑA



ENCUENTRO DE EMPRESARIOS BRITANICOS CON EMPRESARIOS CHILENOS

martes 12 de septiembre de 1995

1. EUGENIO VELASCO
PRESIDENTE CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
EMPRESA CONSTRUCTORA MOLLER Y PEREZ COTAPOS
2. VICTOR MANUEL JARPA
PAST PRESIDENTE CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
PRESIDENTE COMISION DE CONCESIONES.
HIDROSAN CONSTRUCCION LTDA.
3. HELMUT STEHR
CONSEJERO NACIONAL CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
GERENTE ADJUNTO - EMPRESA CONSTRUCTORA DELTA S.A.
4. LEOPOLDO LORENZINI
DIRECTOR CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
GERENTE GENERAL - INGECOL LTDA.
5. FERNANDO CARREÑO
DIRECTOR CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
GERENTE DE COORDINACION COMERCIAL DE EMPRESAS PIZARREÑO S.A.
6. EDGAR BOGOLASKY
DIRECTOR CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
SOCIO GERENTE DE BARRACA DE FIERRO S. SACK S.A.C.
7. LUIS NARIO
PRESIDENTE COMISION EJECUTIVA PLAN ESTRATEGICO C.CH.C.
GERENTE GENERAL - PRECON S.A.
8. VICTOR BEZANILLA
CONSEJERO NACIONAL CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE BESALCO S.A.
9. RENATO MIRANDA
PRESIDENTE COMISION DE MEDIO AMBIENTE C.CH.C.
GERENTE GENERAL DE COMPUTACION Y TECNOLOGIA LTDA. DATACLIMA
10. ENRIQUE BOLLMANN
MIEMBRO COMISION DE CONCESIONES
SOCIO DIRECTOR ASINTOTA LTDA.

Nº 476

11. CLIVE BRINCKMANN
PRESIDENTE COMITE DE ESPECIALIDADES C.CH.C.
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE VENTAS METALURGICA MADECO S.A.
12. PEDRO ARZE
GERENTE VENTAS DE ARZE RECINE Y ASOC. INGENIEROS CONSULTORES
13. CLAUDIO FRIEDMANN
GERENTE GENERAL AMBAR S.A.
14. RAUL DUCCI
GERENTE GENERAL DE FIGUEIREDO FERRAZ ING. Y CONSTRUCCIONES
15. ALVARO CONTE
GERENTE GENERAL DE SERVICIOS DE INGENIERIA
16. GABRIEL VIVES
GERENTE GENERAL DE ING. Y CONSTR. VIAL Y VIVES LTDA.
17. ALFONSO DEL RIO
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DAVY INTERNATIONAL AGENCIA EN CHILE.
18. JOSE VICENTE
PRESIDENTE INGENIERIA CIVIL VICENTE S.A.
19. DAVID TURNER
PRESIDENTE DE LA CAMARA CHILENO - BRITANICA DE COMERCIO



Bernard P. Dewe Mathews, TO
Director
Head of International Projects Division

12. SEPT. 95

Direct	0171-382 6682	J. Henry Schroder & Co. Limited
Switchboard	0171-382 5000	120 Cheapside, London EC2V 6DS
Facsimile	0171-382 3949	