

DOREN  
19970605  
01

# CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago  
Teléfono: (02) 233 1131  
Fax: (02) 232 7600



## OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS EN EL SECTOR DE OBRAS PUBLICAS Y CONSTRUCCION

EXPOSICION DEL  
SEÑOR HERNAN DOREN L.

PRESIDENTE DE LA  
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

-07607-  
CAMARA CHILENA DE  
LA CONSTRUCCION  
Centro Documentación

MILAN

Jueves 5 de junio de 1997

# **Oportunidades de Negocios en el Sector Obras Públicas y Construcción**

**Exposición del  
Sr. Hernán Doren Lois**

**Presidente de la  
Cámara Chilena de la Construcción**

**Milán, Jueves 5 de Junio de 1997**

## **Introducción**

El fuerte desarrollo que ha tenido Chile a partir de 1984, ha significado que su Producto Interno Bruto haya crecido a una tasa media anual del 7% en los últimos 12 años.

Aunque ciertos sectores de la infraestructura han sido elementos claves para lograr tan importante avance en la situación económica del país, dicho progreso no se ha producido en todas las áreas de la infraestructura.

Así por ejemplo, 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 ha sido traspasada al sector privado desde hace más de 10 años, 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 estas áreas las inversiones y la administración de los servicios han permanecido hasta ahora en manos del Estado, y es donde se presentan las principales carencias que son las que nos generan costos y pérdidas de recursos del orden de US\$ 1.702 millones anuales, equivalentes a casi un 2,4% del PIB nacional, o bien, el 11,1% de lo que exportamos el año pasado, afectando con ello nuestra competitividad internacional, debido a lo cual nuestro potencial de desarrollo podría verse seriamente limitado hacia el futuro.

Para evitar estas pérdidas y generar nuevas oportunidades de desarrollo es necesario invertir unos US\$ 19.660 millones de aquí al 2000, US\$ 11.715 millones de los cuales deben materializarse en los sectores de la infraestructura que se mantienen todavía bajo la responsabilidad estatal, lo que significa casi duplicar los actuales niveles de inversión en estas áreas, especialmente en la infraestructura de transporte y en plantas de tratamiento de aguas servidas, 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 está realizando un gran esfuerzo 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.

## **Diagnóstico de la Infraestructura Chilena**

### **Ferrocarriles**

Nuestro país fue precursor del transporte ferroviario en el continente. Sin embargo, por diversas razones hoy la infraestructura ferroviaria está siendo utilizada sólo a menos de un 20% 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 modernizar la gestión y la infraestructura ferroviaria, 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. Bajo esta modalidad, desde fines de 1994 opera la primera concesión de transporte de carga, adjudicada a un consorcio mixto constituido por la propia EFE y empresarios privados, los que tienen una participación mayoritaria; el año pasado se privatizó FERRONOR, empresa estatal subsidiaria de EFE que operaba los ramales del norte del país; en Abril recién pasado se inició el proceso de traspaso al sector privado, vía arrendamiento, del transporte de carga de la parte chilena del ferrocarril que une el puerto de Arica con la ciudad de La Paz, en la vecina República de Bolivia.

En el marco del proceso de modernización, EFE tiene en marcha un programa de inversiones para la recuperación de las vías y del material rodante, por un monto total de unos US\$ 150 millones, el que se estima insuficiente ya que los requerimientos mínimos superan los US\$ 210 millones, aunque la inversión necesaria en los próximos años incluso se eleva a los US\$ 432 millones. El año pasado EFE contrató la ejecución de un importante proyecto para reemplazar parte del soporte de las vías por un moderno sistema de durmientes de hormigón.

En cuanto al transporte de pasajeros, el Gobierno ha anunciado que el correspondiente a la red sur, entre Santiago y Puerto Montt, será próximamente licitado a operadores privados. Se está evaluando, además, la posibilidad de concesionar un proyecto de ferrocarril de alta velocidad entre Valparaíso, principal puerto del país, y Santiago, la ciudad capital. Existen, finalmente, proyectos para el desarrollo ferroviario de tipo suburbano en la capital y en otras dos de los principales centros urbanos del país.

### **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 y puertos que sirve dicha red troncal en sus 3.100 kms. de longitud, y realizar otras obras anexas, como señalizaciones, demarcaciones, iluminación, etc.

La inversión necesaria para la ejecución de estos proyectos implica casi duplicar los US\$ 714 millones anuales que en promedio se invirtieron entre 1995 y 1996, elevándolos a US\$ 1.348 millones por año de aquí al año 2000.

En materia de Vialidad Urbana las soluciones deben conjugar un conjunto de medidas, tanto para incrementar la inversión y expandir la oferta, como para racionalizar la demanda y mejorar la gestión. Sólo en los próximos cuatro años se debe invertir US\$ 2.303 millones en vialidad urbana, a razón de US\$ 576 millones anuales, en circunstancias que el promedio invertido entre 1995 y 1996 fue sólo US\$ 276 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. Desde 1993, año de partida del sistema, a la fecha, se han concesionado 12 proyectos viales - 4 de los cuales ya están en operación -, con una inversión acumulada que alcanza a los US \$ 1.462,6 millones, y para los próximos 3 años el programa de licitaciones contempla la concesión de obras viales, tanto interurbanas como urbanas, que demandarán otros US\$ 3.040 millones de inversión.

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.

Las características más destacables del marco legal que regula las concesiones de obras públicas es que y puede ser aplicada a cualquier obra pública y en ella se establecen variadas condiciones de licitación, ajustadas a las características de cada proyecto; es abierta a la competencia, ya que cualquier persona natural o jurídica chilena o extranjera, que cumpla con las condiciones, puede participar en las licitaciones; es abierta a la iniciativa privada, otorgando incentivos a la proposición de ideas de proyectos a ejecutar por

concesión; es equitativo, al otorgar derechos y obligaciones bilaterales y conmutativas para las partes del contrato de concesión ( Fisco y privados).

## **Aeropuertos**

Para atender el creciente flujo aéreo 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 del doble que en 1985; que el tráfico internacional de pasajeros también se haya más que cuadruplicado, llegando a 2,2 millones, mientras que el tráfico de carga en los últimos 10 años se ha quintuplicado.

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 demandan una inversión superior a los US\$ 205 millones en el período 97-2000.

Aquí también se están haciendo algunos avances para atender parte de las necesidades de inversión en este sector, a través de proyectos a ejecutarse vía Concesiones de Obras Públicas, mediante la cual los privados pueden construir nuevas instalaciones, ampliar las existentes, habilitar establecimientos comerciales y estacionamientos, es decir, operar en todos los servicios anexos a la llegada y salida de las naves desde las losas, manteniendo la DGAC, organismo estatal, la responsabilidad del control de las operaciones aeronáuticas y de seguridad.. Los concesionarios privados que ejecutan estos proyectos recuperan sus inversiones mediante el cobro de un determinado porcentaje de las tasas de embarque.

Ya se han licitado las concesiones para el desarrollo de terminales de pasajeros en 2 aeropuertos. El calendario de licitaciones de concesiones contempla concesiones similares en otros 6 aeropuertos, y la ampliación del terminal de pasajeros nacionales del aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago.

## **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.

Chile tiene una posición geográfica privilegiada respecto del continente americano y el océano Pacífico, y hoy tiene la oportunidad 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.

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

Excluido el cabotaje, en 1996 se movilizaron 50.8 millones de toneladas de carga de comercio exterior, movilización 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.

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 se ha desechado la privatización, optándose por mantener la propiedad estatal de los puertos, se introducirán importantes cambios, al descentralizar la gestión de EMPORCHI en diez filiales autónomas, y abiertas a la participación de 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.

Se espera que esta Ley sea promulgada muy pronto, y ya están en preparación los planes y calendarios referenciales de inversión de cada puerto, para agilizar los llamados a concesiones apenas se promulgue la ley, para que los privados puedan concretar las inversiones requeridas en el sector, ascendentes a US\$ 462 millones de aquí al año 2000, lo que, junto con expandir la capacidad portuaria, permitiría generar nuevos incentivos para mejorar la gestión y eficiencia en nuestros puertos, siempre y cuando en la discusión final del proyecto se clarifiquen algunos aspectos que atentan contra la idea matriz.

### **Servicios Sanitarios**

En lo que respecta a la infraestructura de servicios sanitarios, aunque los niveles de cobertura urbana de los servicios de agua potable y alcantarillado, con un 98% y un 86% respectivamente, son relativamente altos en relación a los que se registran en el resto del continente, las metas son alcanzar coberturas urbanas del 100% hacia el año 2000, e incorporar 200 nuevos servicios de agua potable en las zonas rurales concentradas aún no abastecidas.

El cumplimiento de estas metas implica conectar la población no servida, absorber el aumento proyectado de la demanda, que se generará tanto por el crecimiento vegetativo de la población como del aumento del consumo medio por habitante que se prevé se producirá con el incremento del ingreso per capita, lo que hace necesario ampliar las redes y matrices y ejecutar proyectos de captación de nuevas fuentes y de potabilización del agua, y reponer los activos deteriorados u obsoletos.

En materia de saneamiento, el objetivo es elevar la cobertura del tratamiento de las aguas servidas desde el actual 15% a un 70% en el año 2000, para lo cual se requiere abordar a la brevedad un programa de construcción de plantas de tratamiento, las que representan inversiones que oscilan entre los US\$ 825 y los 1.550 millones, dependiendo del grado de purificación que alcance dicho tratamiento y de la tecnología de tratamiento que se adopte.

Para llevar a cabo estos planes de desarrollo del sector sanitario se requiere materializar una inversión de US\$ 552 millones anuales en los próximos 4 años, cifra que supera en más de un 150% la inversión que se ha estado ejecutando en los dos últimos años.

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 posibilitar esta participación el Gobierno despachó para su trámite en el Parlamento 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, las que de acuerdo con el proyecto del Ejecutivo podrán privatizarse hasta en un 65% de su propiedad accionaria.

Aunque el proyecto debe ser mejorado en algunos aspectos, constituye un avance importante y esperamos que ayudará a resolver los déficits hoy existentes en el área.

### **Oportunidades en la Infraestructura Chilena**

El futuro desarrollo de Chile está ligado a la inversión que seamos capaces de canalizar para resolver nuestras necesidades de infraestructura pública, tarea que demandará el esfuerzo compartido del Estado y de los inversionistas privados.

Así pues, Chile presenta excelentes oportunidades de negocios en el sector de la infraestructura, donde existe necesidad de cuantiosas y urgentes inversiones. El Gobierno ha priorizado la solución de los problemas de este sector, y está abocado a la implementación de medidas para atraer crecientes flujos de inversión, de modo que tanto por la vía de las concesiones como de la privatización total o parcial de empresas públicas

que operan en el sector, sean los privados quienes puedan asumir principalmente la responsabilidad de resolver los déficits de infraestructura existentes.

Estas oportunidades están también abiertas para los inversionistas extranjeros, quienes pueden acogerse a un Estatuto de Inversión Extranjera, instrumento de fomento a la inversión que establece beneficios y garantías para la internación y reexportación de capitales.

Este Estatuto garantiza al inversionista extranjero un trato no discriminatorio, libre acceso al mercado de divisas y la no intervención del Estado en sus actividades.

La construcción en nuestro país no ha estado ajena al proceso de globalización e internacionalización de los mercados. Hoy en día cualquier empresa extranjera puede invertir y trabajar en el país, y recibe el mismo trato que las empresas nacionales, las que han aprendido a relacionarse con los empresarios e inversionistas de todo el mundo que se interesen en las oportunidades que ofrece nuestro país.

El mercado doméstico chileno resultaba insuficiente para sustentar proyectos que deban cumplir con las economías de escala necesarias para hacerlos rentables, lo que ha llevado al sector privado a iniciar un esfuerzo de internacionalización de sus inversiones, proceso cuyo segundo paso es el de la internacionalización de servicios, existiendo en este sentido un auspicioso desarrollo en la producción y distribución de energía eléctrica, y proyectos en marcha en el sector de la banca y también en el de las manufacturas y diversos otros servicios.

Las oportunidades en esta nueva etapa se orientan hacia el establecimiento de alianzas que permitan incorporar en los proyectos de inversión algún grado de innovación tecnológica, capacidad de gestión, financiamiento y, en lo posible, respaldo de mercados. En este sentido debe considerarse a Chile como una larga cabeza de playa que, a través de niveles adecuados de servicios comerciales y de infraestructura, se constituya en un puente de salida al occidente de las vastas regiones del sur del continente que comienzan a despertar crecientemente al flujo del comercio internacional, como las zonas mediterráneas de Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y Argentina, conectándolas al gran mercado internacional que confluye hacia la cuenca del océano Pacífico.

Las características favorables que hacia el futuro presenta la economía de nuestro país aseguran que esta plataforma continental también lo será para la penetración a esos nuevos mercados.

A este respecto, puede adquirir gran relevancia el desarrollo de un sistema integrado de transporte terrestre y marítimo, que incluya un desarrollo ferroviario nacional e internacional, de caminos complementarios al sistema anterior, y también proyectos en el área aeroportuaria y portuaria.



La integración física con nuestros vecinos del continente, a través del mejoramiento de las vías trasandinas actualmente existentes así como la apertura de nuevas vías que atraviesen la cordillera abre posibilidades adicionales para la comunicación y transporte de carga y de personas, para el intercambio de energía en todas sus formas y para la optimización del uso del recurso vital que es el agua.

Nuestra estrategia de desarrollo está determinada por nuestra condición de una economía pequeña y abierta. Italia es uno de los nueve principales países con el que mantenemos intercambio comercial, siendo el noveno país tanto de origen de nuestras importaciones como de destino de nuestras exportaciones. Pero más allá de este intercambio, podemos establecer interesantes relaciones de negocios en algunas de nuestra áreas deficitarias de infraestructura, donde ustedes tienen vasta experiencia, importantes desarrollos y avanzada tecnología.

Así por ejemplo, las concesiones de obras públicas, especialmente viales, ofrecen un campo de amplias proyecciones para el desarrollo de inversiones y joint ventures entre empresas chilenas e italianas, y están abiertas también las puertas para inversiones en los demás sectores de la infraestructura, como son el campo ferroviario, las concesiones sanitarias para la construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas y las concesiones portuarias.

Además, Uds. tienen una importante experiencia y un gran desarrollo ferroviario, con lo que pueden entregar un aporte sustancial en este sector, de modo de ayudarnos a recuperar este medio de transporte, definiendo soluciones y desarrollando las inversiones que necesitamos.

Igualmente, el sector portuario ofrece un campo de vastas proyecciones para el desarrollo de inversiones y formación de joint ventures entre empresas chilenas e italianas.

Junto con las necesidades de estructurar los importantes volúmenes de financiamiento requeridos para materializar los proyectos, recursos cuya canalización depende del carácter público o privado de los proyectos, y de los mecanismos bajo los cuales pueden participar los capitales privados en cada área de la infraestructura, se precisa incorporar tecnologías modernas, tanto en lo que se refiere a equipos, instalaciones e insumos, como en procesos constructivos.

Aunque no disponemos de un estudio de la capacidad instalada de maquinarias y equipos de construcción en el país, ni de la capacidad actualmente disponible, resulta claro que si se habrá de duplicar la inversión en infraestructura se generará una interesante demanda en este sector, la que deberá ser cubierta mayoritariamente por importaciones.

En Europa Uds. han desarrollado una buena variedad de equipos de alta tecnología, y la competencia con equipos de tecnología americana y japonesa dependerá de la especificidad de nuestras necesidades, del servicio de post-venta que puedan ofrecer y de

las condiciones de precio y fórmulas de pago respecto de las alternativas disponibles en los mercados internacionales.

En materia de tecnologías, nuestras necesidades son amplias y variadas: necesitamos aportes en cuanto a nuevas alternativas para el tratamiento de aguas servidas, para el desarrollo ferroviario, en sistemas de seguridad y ayudas terrestres a la navegación aérea, en sistemas de tarificación vial y mecanismos modernos de cobro de peajes, sistemas modernos de señalización y seguridad caminera, en equipos de movimiento de carga portuaria, etc.

Los invitamos pues a participar en el gran desafío que representa para Chile resolver los problemas de infraestructura, lo que ofrece interesantes perspectivas de negocios entre empresas chilenas y de Italia.

Hasta ahora los empresarios chilenos hemos podido salvar la mayoría de los obstáculos para colocar a Chile en la senda del desarrollo. Estamos ciertos que una vez más sabremos afrontar con éxito este nuevo desafío, y la posibilidad de hacerlo a través de una cooperación mutua con países como el vuestro, nos hace estar optimistas de poder lograrlo.

Milán, Jueves 5 de Junio de 1997

PAP/

# *Inversión y Necesidades de Infraestructura en Chile*

Sectores de la Infraestructura	Inversión (Millones US\$)		
	Efect. 95-96	Necesaria 97-2000	
		Promedio Anual	Total
Comunicaciones	868	1,047 *	4,188 *
Energía	815	939 *	3,757 *
Riego	68	71	285
Serv.Sanitarios	216	552	2,207
Transporte	1,281	2,306	9,223
Aeropuertos	29	51	205
Ferrocarriles	41	108	432
Puertos	68	116	462
Metro	153	107	429
Vialidad Urbana	276	576	2,303
Vialidad Rural	714	1,348	5,391
<b>TOTAL</b>	<b>3,248</b>	<b>4,915</b>	<b>19,660</b>
* Carpeta de Proyectos Privados Confirmados			