

DOREN  
19910627  
01

29 228554

-laudos de estructura me voy a copiar dificultades  
- tecnologica nueva..

# **CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**

## **INTERVENCION DEL PRESIDENTE DE LA CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION, DON HERNAN DOREN LOIS**

### **EN EL II FORO DE MINISTROS SOBRE EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN LA REGION DEL ASIA- PACIFICO PANEL "OPORTUNIDADES DE PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO EN EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE AMERICA DEL SUR"**

SANTIAGO, 27 de junio de 1997.

El tema central que hoy nos convoca en este Panel sobre "Oportunidades de Participación del Sector Privado en el Desarrollo de la Infraestructura de America del Sur", lo consideramos de gran relevancia para nuestro Continente, al cual debe asignársele una prioridad que lamentablemente muchos de nuestros países aún no comprenden a cabalidad.

Para la Cámara Chilena de la Construcción, Asociación Gremial de empresarios privados, de afiliación voluntaria, constituye esta reunión un Foro especialmente adecuado para transmitir las oportunidades que el sector privado visualiza en el contexto de una economía latinoamericana cada día más globalizada.

Desde luego, la presencia de los señores Ministros de Infraestructura de América del Sur permite el análisis de los avances y de las dificultades que experimenta el proceso de integración del sector privado en la infraestructura de los países de nuestra Región; el intercambio de experiencia en esta materia nos resultará interesante a todos, y estamos ciertos que los empresarios privados se sentirán motivados para elevar la creciente participación en el área de la infraestructura pública.

1  
1  
1

-07605-  
CAMARA CHILENA DE  
LA CONSTRUCCION  
Centro Documentación

## **I.- ECONOMÍA E INFRAESTRUCTURA**

### **1. Globalización y Competitividad**

En la década de los 80, Latinoamérica optó por una nueva estrategia de desarrollo, orientada al crecimiento basándose en la producción para mercados externos, abriendo las economías al comercio y a la competencia internacional, en un ambiente de mercado libre que reduce y delimita la participación del Estado en las actividades productivas.

En este nuevo esquema, existe hoy un generalizado consenso básico en la estrategia de desarrollo a seguir, donde el rol del sector privado es actuar como agente productivo y el Estado como agente regulador con responsabilidades sociales, tema que no está en discusión.

### **2. Comercio Internacional e Integración Económica**

Para entender mejor el entorno de la economía mundial, es pertinente revisar sus características, siendo una de ellas la existencia de bloques de países, de relativa homogeneidad y cercanía física.

América Latina concentra la mitad de la población de los países desarrollados y produce tan sólo el 6,4% del producto mundial.

Los esfuerzos de integración en Latinoamérica tienen ya una larga data, destacándose actualmente el Mercosur, que es el bloque más importante de la región, tanto por población como por el producto allí generado.

Si ampliamos el horizonte de este tipo de acuerdos, y consideramos el compromiso de llegar a la eliminación de las barreras al comercio y la inversión para el año 2005, entonces, el panorama que se abre es muy promisorio.

### 3. La Geografía Latinoamericana. Oportunidades y Obstáculos.

En Latinoamérica, la ocupación territorial nunca ha llegado al corazón del continente sudamericano, debido en gran parte a la existencia de obstáculos geográficos como la Cordillera de Los Andes o la cuenca del Amazonas. Hacia el sur, existen barreras naturales que deben ser superadas, las condiciones del clima han contribuido a mantener grandes zonas prácticamente deshabitadas. Tal es el caso de la Patagonia y el bosque frío chileno. En América Central, dadas las características del clima y vegetación, la existencia del "tapón del Darién", dificulta la integración con América del Sur.

La clave que permitirá superar estas barreras naturales, es el desarrollo de la infraestructura de transporte, que permitirá conectar estas zonas y aprovechar los recursos que allí se encuentran. Sin embargo, una visión de futuro obliga a tomar los resguardos necesarios para preservar el ambiente y garantizar un desarrollo sustentable.

En el último Congreso de las Cámaras de la Construcción afiliadas a Federación Interamericana de la Industria de la Construcción fueron tratados los temas de la Integración, la inversión y el financiamiento de la Infraestructura del Transporte en América del Sur.

El sistema de concesiones surge como la alternativa concreta para enfrentar las restricciones derivadas de la escasez de recursos públicos, incrementando el esfuerzo en el mejoramiento de la infraestructura pública, a través de la participación activa de empresas privadas en el financiamiento y operación de las obras planificadas.

En materia de concesiones viales, resulta especialmente útil para nuestras naciones estudiar la situación de los Programas llevados a cabo por países como México, Colombia y Argentina para perfeccionar la legislación aplicable, evitando incurrir en errores ya acreditados.

Con el 10% de la población del mundo y el 16% de su territorio, América Latina tiene sólo el 3% de las carreteras pavimentadas y el 13% de las vías férreas del mundo, las que están con un muy bajo estándar.

Los esfuerzos por mejorar la condición de la infraestructura deben ir acompañados de mayores facilidades para cruzar las fronteras, solucionando las dificultades asociadas a exigencias burocráticas o trámites excesivos, las que deben ser simplificadas, utilizando los avances tecnológicos existentes.

### **Zona Centro Sur**

El área comprendida por los países del cono sur, es decir, Brasil, Uruguay, Paraguay, Argentina y Chile, más Bolivia y Perú, conforman una zona con potencialidades interesantes de integración, para lo cual el desarrollo de su infraestructura puede ser una importante contribución.

En un sentido transversal Este-Oeste, se han identificado corredores de integración que permiten la conexión entre ambos océanos, siendo el que une Buenos Aires y Valparaíso, el de mayor importancia.

### **Costa Este**

Brasil y Argentina tienen una población que en conjunto se acerca a los 180 millones de habitantes, con un producto del orden de los 750.000 millones de dólares. Estos países, junto a Uruguay y Paraguay, forman el Mercosur, acuerdo comercial que generó un dinamismo pocas veces visto en Latinoamérica: las corrientes de bienes entre Brasil y Argentina han crecido en volúmenes superiores a un 30 % en los años 1994 y 1995. Si a ello se agrega la reciente asociación de Chile y Bolivia a este Acuerdo, podemos esperar un dinamismo aún mayor en esta región.

### **Costa Oeste**

De acuerdo al patrón de ocupación humana en la costa oeste, se aprecia una intensa actividad económica, situada entre el Océano Pacífico y la Cordillera de Los Andes.

La carretera panamericana es la gran obra de comunicación internacional en esta área y fue construida durante la segunda mitad de este siglo, habiendo sufrido un proceso de deterioro especialmente en la década del 80, del que recién en estos últimos años se ha logrado recuperar, existiendo en el caso chileno un programa de concesiones, por un monto de 1.500 millones de dólares.

Resumiendo, existen dos grandes vías camineras:

- **La carretera panamericana** que nace en Chile, sigue por Perú y Ecuador, hasta Colombia donde queda interrumpida por la Selva de Darién
- **La carretera marginal de la selva**, que pretende incorporar una vasta zona, siguiendo el entorno de la cuenca del Amazonas y del Orinoco, desde el límite poniente, incluyendo a países como Brasil, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y finalmente Venezuela.

El **Ferrocarril**, ha perdido importancia como modo de transporte en todos los países de América Latina, siendo sustituido por el camión en el transporte de carga, y por los aviones en el transporte de pasajeros de larga distancia.

En el diseño original de la red ferroviaria en Latinoamérica no existió interés en establecer vínculos internacionales; las diferencias de trocha entre países limítrofes es una prueba de ello.

Hoy existe un proceso de privatización, en marcha en muchos países, en la perspectiva de que el sector privado aporte capital y una gestión moderna.

El **Transporte Marítimo** es el modo clásico utilizado por el comercio internacional, dada las distancias que suelen recorrer los bienes, resultando ser el medio más económico.

La industria marítima está en un proceso de cambio caracterizado por la mayor importancia de los contenedores como medio de consolidar cargas, y por el crecimiento en el tamaño y peso de las naves que los transportan.

En los próximos años, aumentará el número de naves con capacidad para transportar volúmenes de carga mayores por lo que los puertos tendrán que adecuarse a estos requerimientos, tanto por las profundidades o calado, como por el equipamiento y las áreas de respaldo necesarias para atender estos buques.

En materia portuaria miramos con especial interés los avances modernizadores en que están empeñados distintos países de la Región como Argentina, Colombia, Ecuador y Perú, lamentando que nuestro país esté relativamente atrasado en esta materia.

El **Transporte Fluvial** con el desarrollo del comercio en el ámbito Mercosur, ha adquirido una mayor importancia a través de las hidrovías Paraná-Paraguay y Tiete-Paraná; se trata de grandes cursos de ríos que atraviesan o sirven a una gran área, conformada por Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina.

La capacidad de transporte de estas vías está limitada por fenómenos de estacionalidad de los flujos, embancamiento y, en consecuencia, poca profundidad para aceptar barcazas.

Aún cuando sabemos del interés por mejorar esta situación, existen aún importantes riesgos ambientales por la posible alteración de procesos naturales que pueden ocasionar desequilibrios ecológicos en zonas dónde se ubican grandes pantanos.

La importancia del **Transporte Aéreo**, ha ido creciendo a nivel mundial, conforme se ha desarrollado el turismo y la tecnología de construcción de aviones, disminuyendo los costos de viajes, y facilitando el acceso a lugares remotos en menor tiempo.

Uno de los problemas que debemos enfrentar en Latinoamérica se relacionan con la seguridad del transporte aéreo. Los índices de accidentes son muy altos, ya que según la Flight Safety Foundation, uno de cada cuatro accidentes en el mundo ocurre en esta región, debido tal vez a la incapacidad de las instalaciones actuales para atender una demanda en expansión, y a las dificultades de convivencia entre los aeropuertos y las ciudades que sirven.

Las **Fuentes Energéticas** disponibles en el territorio de América Latina son diversas, desde la hidroelectricidad, el carbón, los hidrocarburos, incluyendo al petróleo y sus derivados, el gas, y hasta fuentes geotérmicas.

La construcción de gasoductos constituye una alternativa de gran desarrollo que casi todos los países están incorporando a sus planes de expansión energética.

Las iniciativas de mayor relevancia la constituyen las conexiones para suministrar gas natural a Brasil desde Bolivia, y a Chile desde Argentina.

### III. DESAFÍOS DEL PRÓXIMO SIGLO.

La inserción de las economías latinoamericanas en la economía mundial, tiene entre sus condiciones relevantes el disponer de una infraestructura eficiente, que le permita su utilización a un costo razonable, y que a la vez se constituya en una buena base para la integración de países vecinos, contribuyendo al comercio internacional regional y al aprovechamiento de los superávits de bienes y recursos de la región.

Se plantea como desafío el que los países latinoamericanos constituyan mercados abiertos con reglas transparentes y equitativas, que exista reciprocidad en el trato tributario, una adecuada homogeneidad respecto a los Curriculums Profesionales, incorporando además la normativa ambiental como un elemento necesario para el desarrollo sustentable de nuestros países, de acuerdo a la realidad económica local.

Una estimación del Banco Interamericano de Desarrollo de carácter reciente (1996) cuyo universo de países incluye a los integrantes de Mercosur, más Bolivia, Chile y Perú, y que tiene en cuenta los cambios acontecidos entre los países del cono sur, estima inversiones y proyectos de integración en puertos, transporte terrestre (Carreteras y Ferrocarriles) y transporte fluvial por un monto de US\$ 10.000 millones para un período de 10 años.

Este promisorio futuro para el sector debe ser aprovechado por las empresas constructoras; debemos alentar la innovación tecnológica y la internacionalización de nuestras Empresas, tarea que la Cámara Chilena de la Construcción ya está impulsando entre sus asociados.

Del mismo modo, resulta indispensable promover ante las autoridades y la opinión pública los beneficios sociales y económicos que trae aparejada la inversión en infraestructura, como también evaluar los mayores costos que significan para el país la persistencia de déficits de infraestructura en diversas áreas.

El costo país de no invertir en infraestructura tiene al menos 3 componentes:

- a) El costo social, que se asimila a aquel en que incurre la población por falta de elementos y facilidades públicas que la llevan a perder tiempo, vidas humanas, a un mayor número de enfermedades y falta de comunicación.

b) La pérdida de competitividad de nuestras exportaciones: la distancia de algunos de nuestros países de los principales centros de consumo exige ser muy eficientes en el transporte; y,

c) La pérdida de oportunidad: los distintos países de América tenemos fortalezas que deben convertirse en ventajas competitivas ahora, pero ello será realidad siempre y cuando la infraestructura vial, de puertos y aeropuertos sea la adecuada.

Por otra parte, también ha de constituir una tarea nuestra que los organismos Financieros Internacionales y los Inversionistas Institucionales cuenten con las garantías e incentivos necesarios para invertir en Infraestructura.

## **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.

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. 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.

### **1.- CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS**

Para abordar el desafío de generar la infraestructura necesaria se han abierto instancias de participación privada en el sector, con la puesta en marcha de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

A juicio de la Cámara Chilena de la Construcción el 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.**

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.

En la evaluación técnica de las ofertas se tiene en consideración, distintos y variados factores, sin embargo, el parámetro 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.

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 a destacar :

Ellos son el derecho que tiene el concesionario para transferir la concesión y para 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 organismo regulador, 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.

El organismo regulador en Chile es el Ministerio de Obras Públicas, quien 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.

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.

Si bien es cierto, se cuenta con una Legislación Moderna, es también prioritario contar con una Institucionalidad apropiada para impulsar de manera eficiente y oportuna el desarrollo de la infraestructura en el país.

La falta de esta Institucionalidad ha significado algún atraso en los procesos expropiatorios que se deben de realizar para la ejecución de estas obras, como también han existido algunas dificultades respecto al rol de la inspección fiscal, ya que ha seguido actuando como si la obra fuese un contrato general de obra pública, en la cual la gestión del privado se reduce sólo a la construcción de la misma.

A juicio de la Cámara, el rol de la inspección en este tipo de obras debiera limitarse a la fiscalización en el cumplimiento del estándar ofertado, evitando así duplicidades de fiscalizaciones con la Concesionaria y retrasos en la marcha de la Concesión.

## **Programa de Concesiones:**

### **1. Concesiones Viales**

El programa de concesiones chileno puede clasificarse en cuatro grandes grupos de proyectos, según su naturaleza, el primero de ellos agrupa a los proyectos asociados a la Ruta 5, o Carretera Panamericana columna vertebral de la red vial nacional, que une el extremo norte con el sur del país. Esta carretera, se proyecta concesionar, parceladamente en 8 tramos, para la construcción de dobles vías, en una extensión total del orden de los 1.160 kms.

El monto estimado de inversión en estos proyectos asciende a US\$ 1.983 millones, de los que ya se han licitado US\$ 650 millones, debiendo quedar licitados los restantes antes de fines de este año. *940* *700*

Un segundo grupo de proyectos a concesionar son los que corresponden a otras obras de vialidad interurbana, destacando 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, totalizando una inversión de US\$ 1.653 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 incluídos 3 mega proyectos, con una inversión total que alcanza los US\$ 1.225 millones, a ejecutarse entre 1997 y el año 2000.

El cuarto grupo incluye 5 proyectos de carácter multisectorial, por US\$ 365 millones. (Detalle en Anexo)

## **2. Concesiones Aeropuertos**

Finalmente el quinto grupo corresponde a inversiones destinadas a expandir la capacidad operativa del sector aeroportuario.

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 tanto el número de pasajeros en las rutas aéreas nacionales como internacionales en los últimos 10 años se hayan más que cuadruplicado, mientras que el tráfico de carga 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 según nuestras estimaciones representan una inversión superior a los US\$ 179 millones en el período 97-2000.

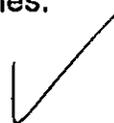
Mediante el mecanismo de Concesiones de Obras Públicas, los privados pueden participar en la construcción de la infraestructura y la administración de servicios en los terminales. El control de las operaciones aeronáuticas y de seguridad se mantienen bajo la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

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 Ministerio de Obras Públicas ya confeccionó el calendario de licitaciones de estas concesiones.

### 3. ~~Concesiones~~ Portuarias

Sección



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.

Excluído 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 reconstruído algunos sitios dañados por el sismo de 1985, y casi no se ha expandido la infraestructura portuaria, salvo algunas ampliaciones de muelles privados.

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.

Para lograr un desarrollo portuario, el año 1995 el Gobierno envió al Congreso un proyecto de ley que permite descentralizar la gestión de EMPORCHI en <sup>(nueve)</sup> filiales autónomas, y abiertas a la participación de capitales privados en la inversión y administración portuaria ~~(a través de un sistema de concesiones.)~~ ✓

Las inversiones requeridas en el sector, se estima que 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.

#### **4. 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.

Así pues, Chile presenta grandes necesidades de inversión en infraestructura las que se constituyen en interesantes oportunidades de negocios para el sector privado, tanto nacional como de inversionistas extranjeros.

Finalmente, quiero resaltar que la inversión en Infraestructura permite el desarrollo de los países y mejora la calidad de vida de sus habitantes, resultando indispensable ampliar los campos de inversión privada atendido el rol cada día más gravitante del sector Privado en el financiamiento y gestión de la infraestructura.