



Proyecciones del Sector de la Construcción 1997 y perspectivas hacia mediano plazo.

Hernán Doren Lois

Presidente

CÁMARA CHILENA DE LA
CONSTRUCCIÓN

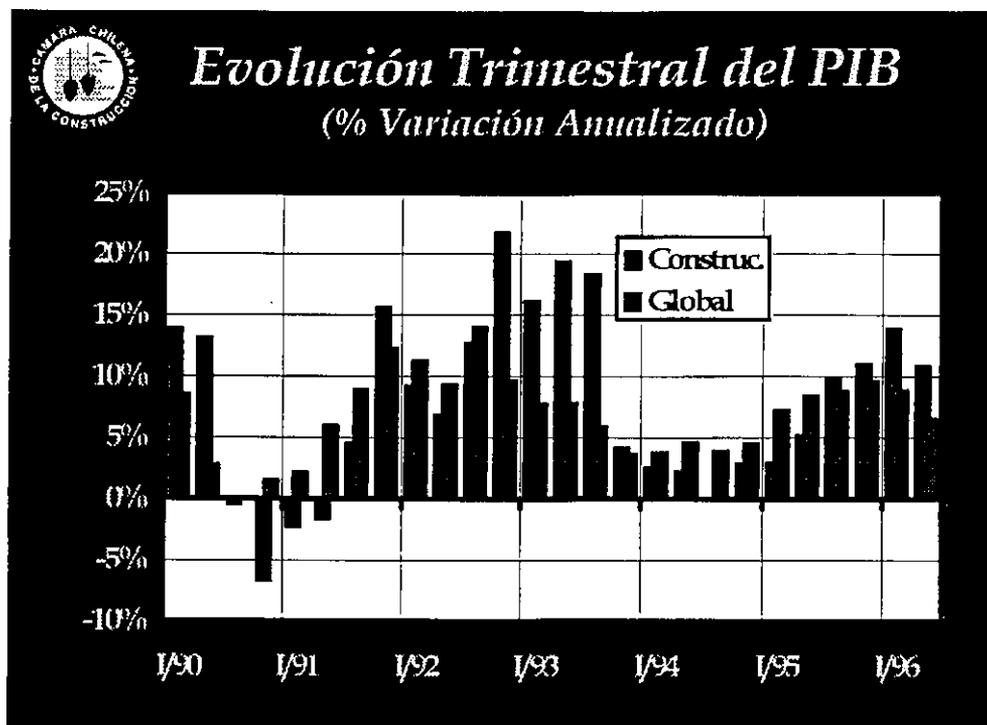
De Noventa

En primer término, quisiera agradecer la invitación que se me ha formulado para exponerles la visión de nuestra institución sobre el escenario que se prevee hacia el futuro para el Sector de la Construcción, invitación que he aceptado con sumo agrado, porque considero que ustedes tienen una gran responsabilidad en enfrentar oportunamente las demandas de insumos derivadas de nuestra actividad, y, por lo tanto, la superación de los desafíos que a este respecto se nos presentan.

- 1997
- Inversión o explotación
- Unión cliente avanzando sus intereses.
- An. días Francisco
Alfonso, México.
- febrero 1997

07609

CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación

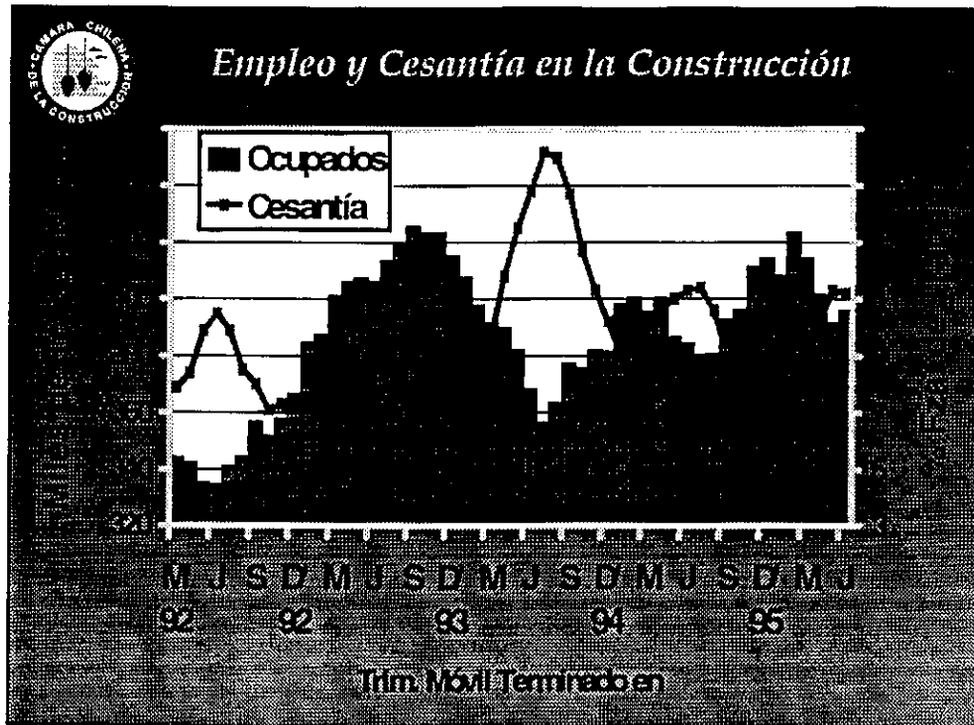


Evolución reciente y perspectiva del corto plazo.

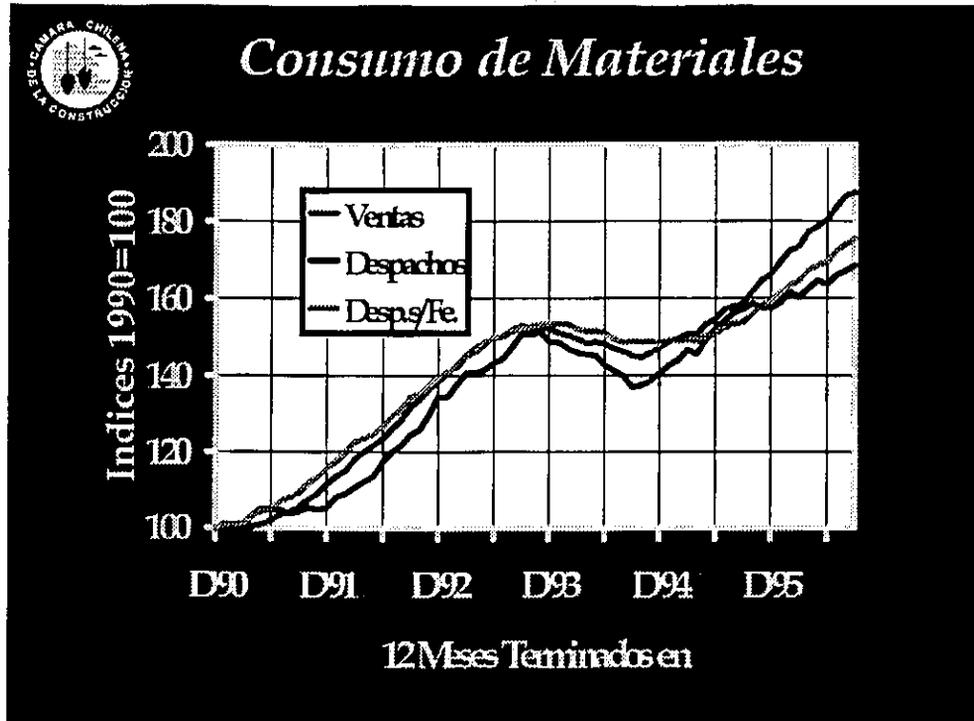
Luego del estancamiento registrado en los niveles de actividad el año 1994, durante 1995 la construcción recuperó paulatinamente su ritmo de crecimiento.

Así, durante 1995 la actividad de la construcción se expandió en un 7,4%, por debajo del crecimiento del PIB global, pero con una tendencia creciente hacia 1996, y con una fuerte inercia que se ha dejado sentir principalmente durante el primer semestre de este año

En efecto, a la fecha se encuentran disponibles las estadísticas de Producto Interno Bruto para los 2 primeros trimestre de 1996, lo que permite estimar que el sector de la construcción durante la primera mitad del año habría crecido a una tasa anualizada de 12,4%, casi 5 puntos por arriba de la misma obtenida para el PIB total nacional.



Sin embargo, este repunte de la actividad se ha debido en gran medida a las importantes inversiones de equipamiento, mejoramiento de la tecnología y de los procesos constructivos que se han venido produciendo al interior de las empresas del área durante el último período, por lo que el efecto sobre el empleo sectorial no ha sido tan intenso como en iguales situaciones de años anteriores (Vease año 92),



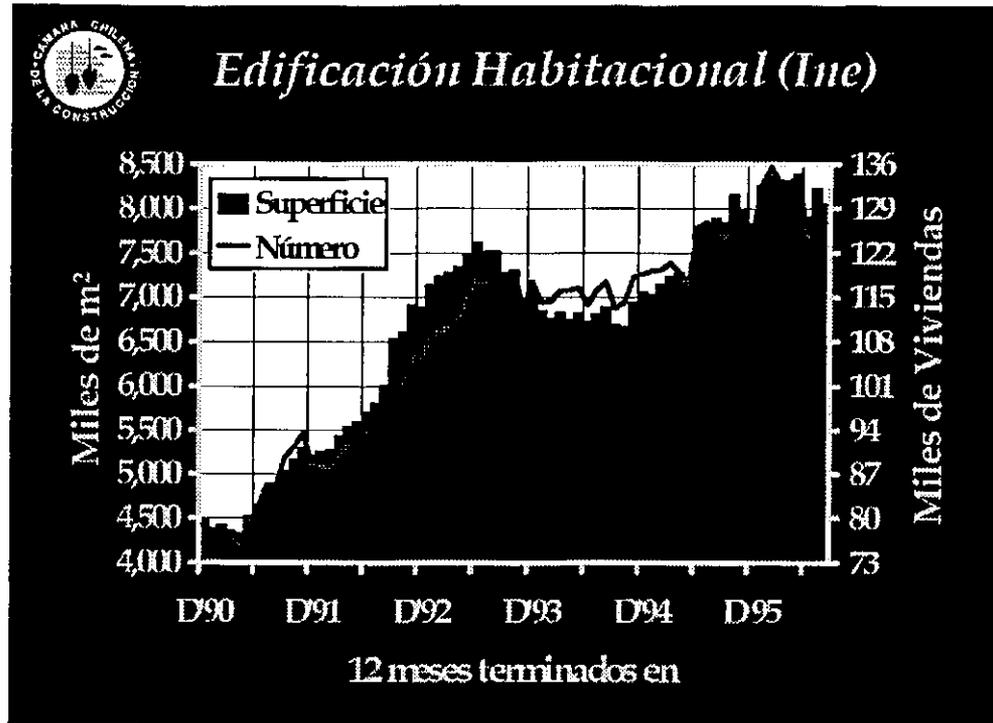
ABOL = INDUSTRIA
 VERSE SIN FIERRO
 DISEÑ - ADQUISICION

Por su parte, una comparación global de los indicadores de ventas de materiales de construcción a septiembre del presente año, señalan un incremento en torno al 13% respecto a igual período del año anterior.

En el caso de los despachos físicos de materiales, el cemento acumulaba un crecimiento del 12,7%, cifra que se eleva al 30,6% para los despachos de hormigón premezclado. El índice general de despachos industriales, sin embargo, registra una expansión de sólo 9,1% en ese período, debido a una alta base de comparación, producto de una muy significativa acumulación de inventarios de Fierro durante el primer trimestre de 1995, cuando los despachos de este material crecieron a una tasa cercana al 50%. Depurando el índice de este efecto, se observa, al primer semestre, un crecimiento general del 12,3% en los despachos industriales.

En lo referente a las ventas reales de proveedores mayoristas, el crecimiento acumulado a septiembre, comparado con igual período del año anterior, alcanza una magnitud de 17,8%, y que habla muy bien de la expansión que ha tenido el sector en que ustedes participan

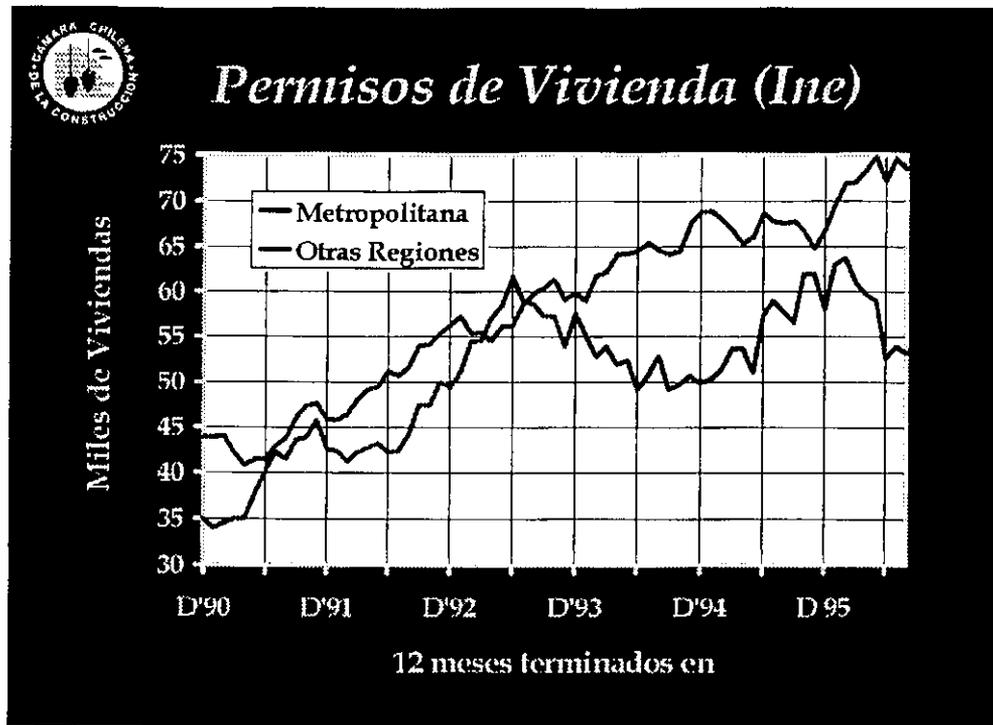
Contributo al crecimiento minorista / acumulado: 17,8%.



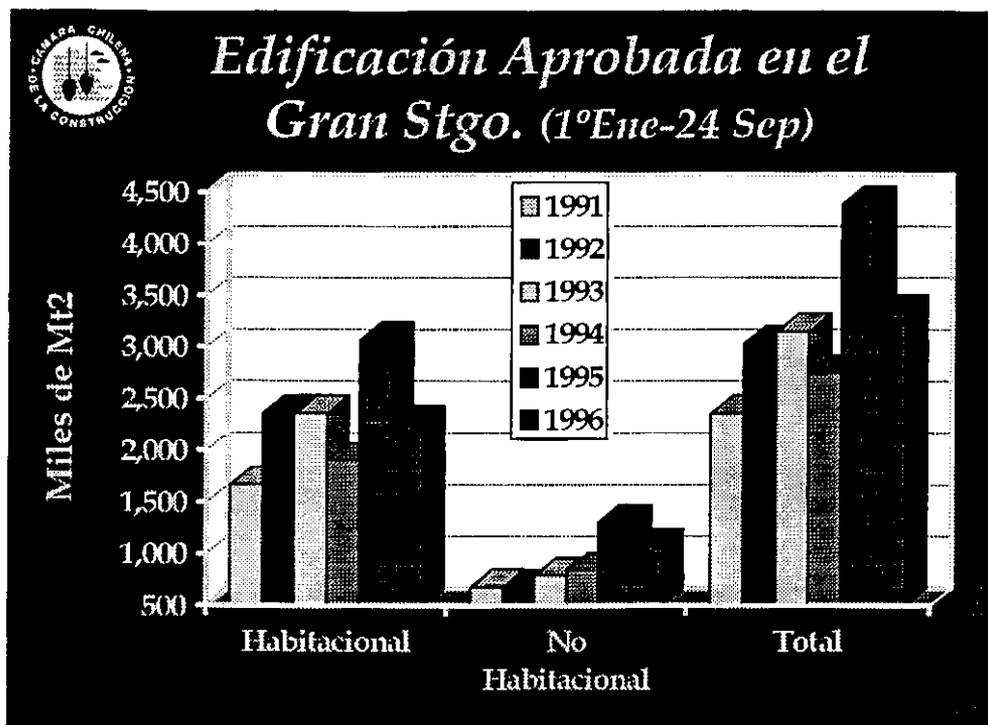
Ahora bien, los permisos de edificación de viviendas acumulados hasta agosto, registraban un incremento de 3.3% en el número de viviendas y de 5.2 en la superficie aprobada. Sin embargo, cabe destacar que los permisos de Junio registraron una brusca caída respecto de las cifras registradas en igual mes de 1995.

Inspeccionando las estadísticas, se descubre que en Junio del año pasado se marcó el récord de permisos de edificación, que se debió a permisos asociados a un mega proyecto inmobiliario en la Comuna de Pudahuel.

Al extinguirse el efecto de estas estadísticas sobre las series acumuladas en 12 meses, ésta ha vuelto a situarse en la trayectoria que tenía hacia fines de 1995, por encima de las 125.000.

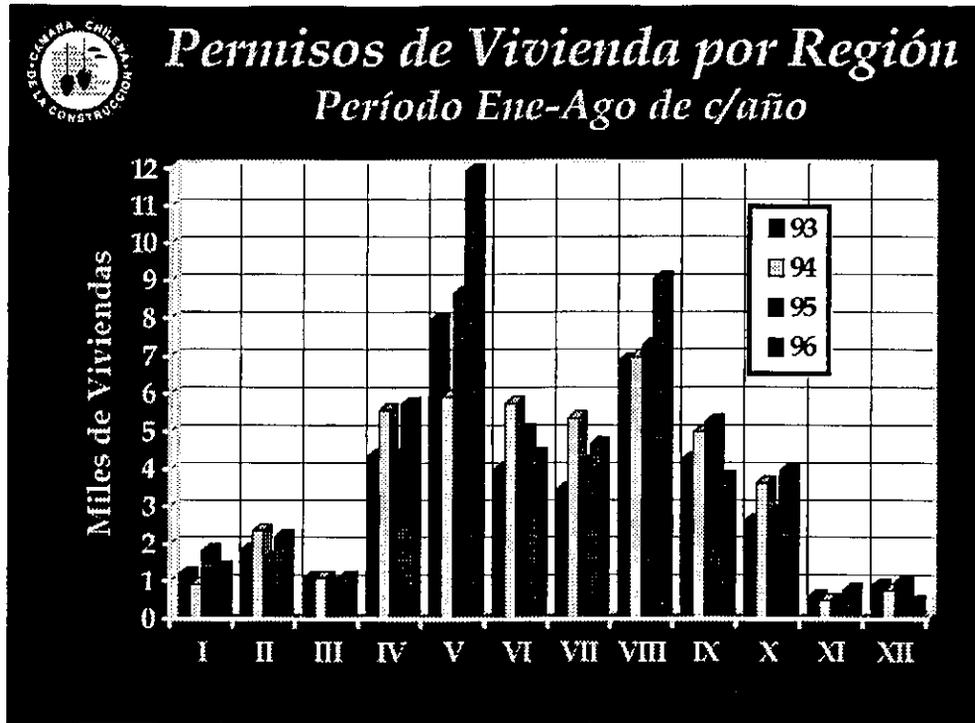


Conviene hacer notar que, al margen del efecto de la cifra de Junio de 1995, el análisis detallado de las estadísticas muestra que desde Febrero pasado se viene produciendo una tendencia a la baja en los permisos de vivienda en la Región Metropolitana, el que puede atribuirse a los efectos del ajuste, y que se manifiesta esencialmente en los estratos del mercado habitacional privado.



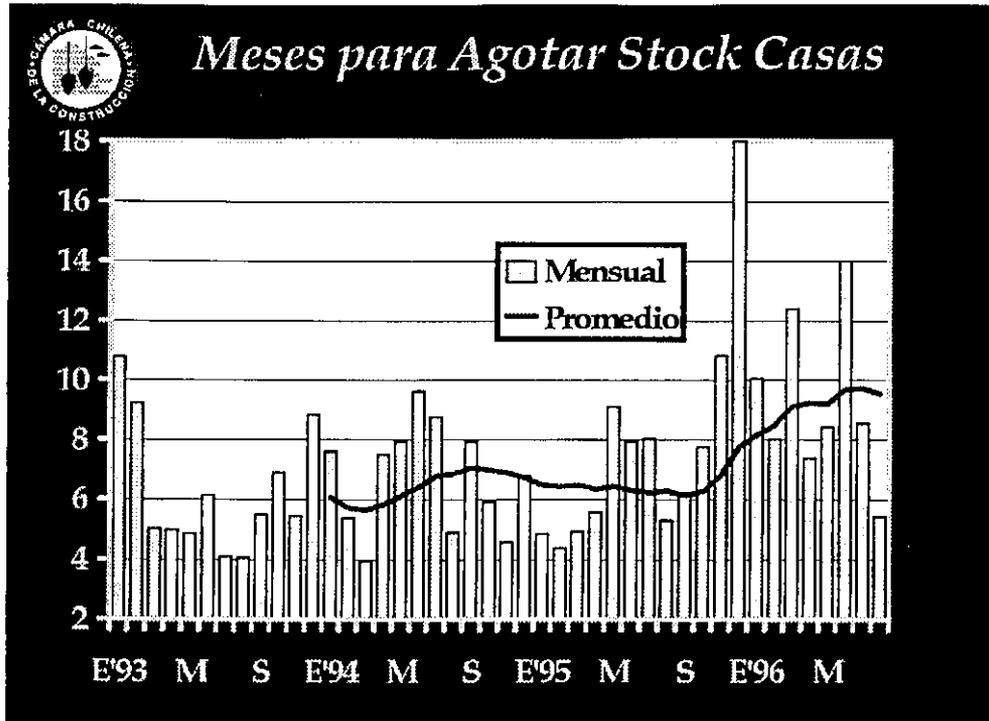
Es así como, para el gran Santiago puede observarse a Septiembre una significativa caída en la edificación aprobada para el período, con respecto a igual período del año pasado, en cifras del orden del 20%

Considerando que la capital concentra la mayor parte del mercado inmobiliario habitacional del país, es aquí donde primero se manifiestan los efectos de los ajustes macroeconómicos.



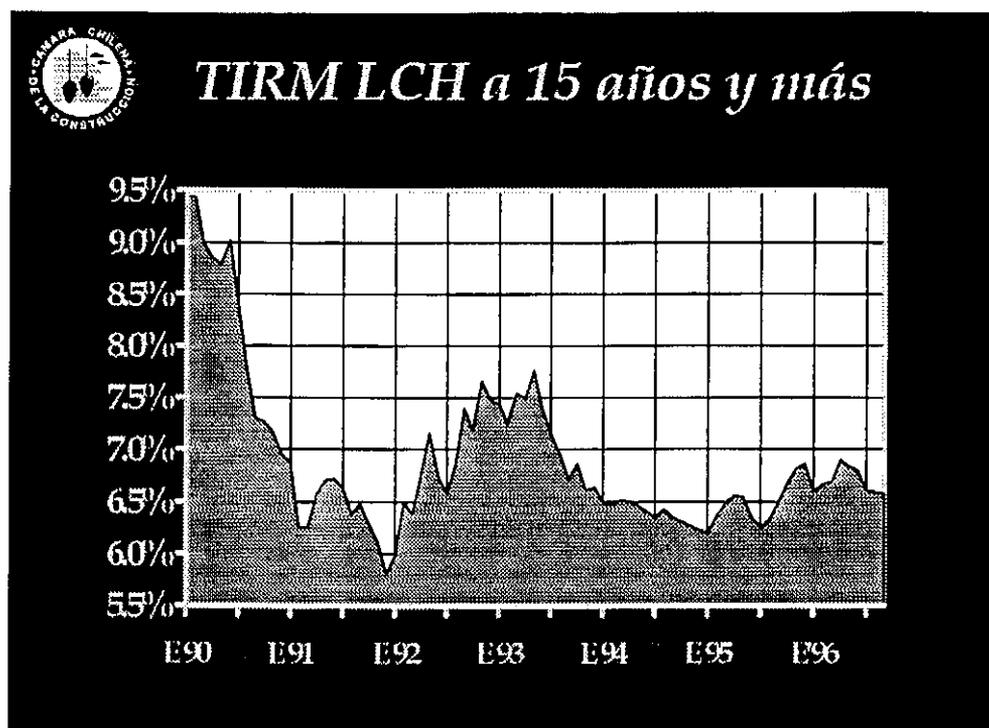
Por su parte, teniendo en cuenta que sólo en 4 de las restantes 12 Regiones registran una caída en la estadística acumulada a Agosto, habrá que esperar un par de meses para establecer si esta caída es un fenómeno puntual o comienza a definirse como tendencia de que el ajuste ya se ha empezado a extender al resto del país.

De cualquier manera, las experiencias anteriores nos evidencian un comportamiento siempre más estable para las regiones, y con un efecto cíclico que evoluciona con mayor rezago al de la capital.

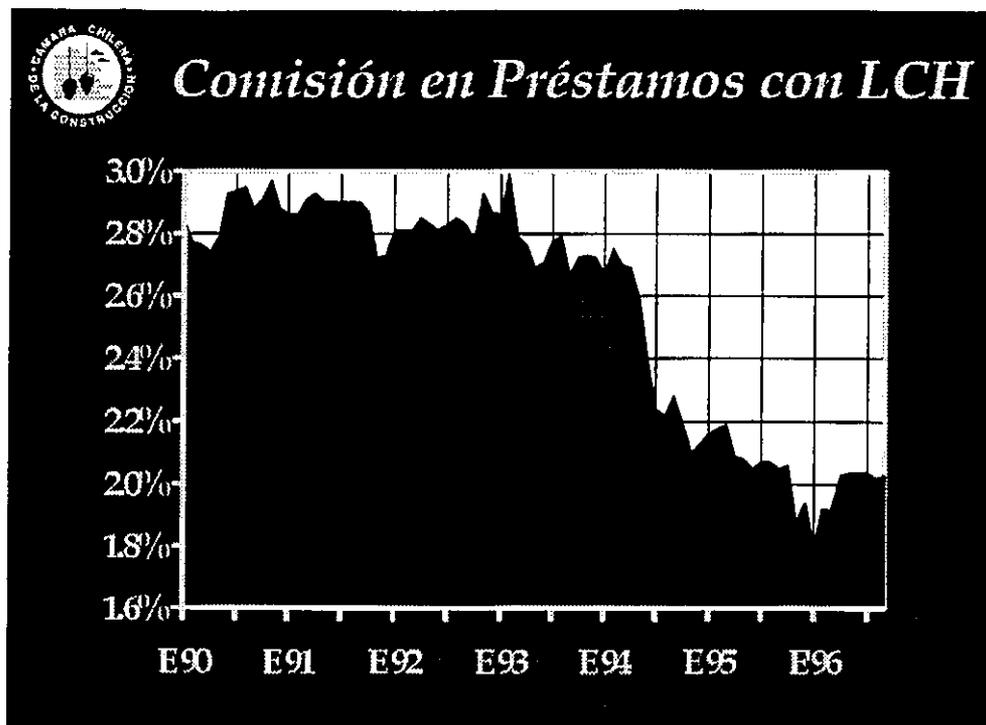


Por su parte, la velocidad de ventas en las casas propiamente tales también se ha venido deteriorando, aunque en este caso la muestra de proyectos analizados es menos significativa.

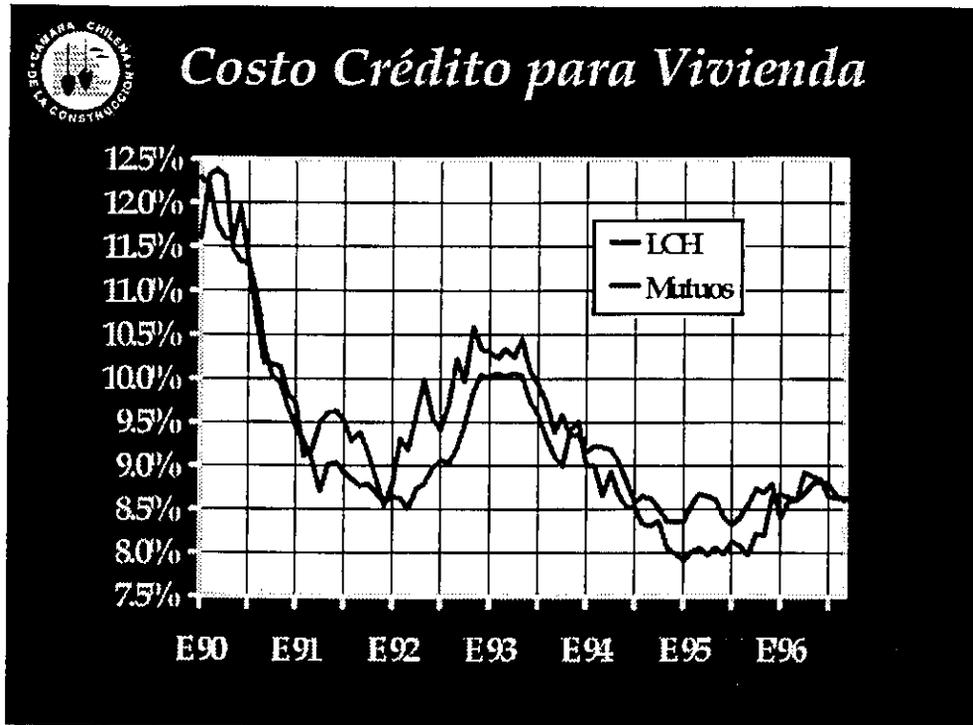
Con todo, estas estadísticas de algún modo reflejan un ajuste en el mercado habitacional, el que algunos tienden a relacionar a las alzas decretadas a fines del año pasado y en Abril del presente por el Banco Central a la tasa de interés de sus instrumentos financieros de corto plazo.



Sin embargo, luego de un impacto inicial al alza las tasas largas y, en particular la TIR media de las Letras Hipotecarias, estas han retomado una tendencia a la baja, de modo que en Septiembre se situaron en torno al 6,6%, sólo 6 centésimas por encima de la prevaleciente en igual mes de 1995.



Otro factor de costo para los compradores de vivienda es el monto de la comisión que los Bancos cobran por intermediar este tipo de operaciones, el que ha venido subiendo levemente desde Enero pasado, aunque todavía se mantiene por debajo de los niveles vigentes en el primer semestre de 1995.



Con esto, el costo del financiamiento habitacional efectivamente es mayor que en igual época del año pasado, aunque se mantiene en rangos muy razonables respecto de años anteriores, y en niveles francamente convenientes para los compradores, de modo que pensamos que, aunque hay un efecto del ajuste inducido por el Banco Central, es otro el factor macroeconómico que más significativamente explica la situación del mercado inmobiliario, y que en la Cámara estimamos es el deterioro de los términos de intercambio de nuestro comercio internacional, que tiene un claro efecto riqueza sobre los agentes del mercado, variable que el año pasado jugó precisamente en el sentido opuesto.

ALFONSO



Inversión en Construcción 95-97

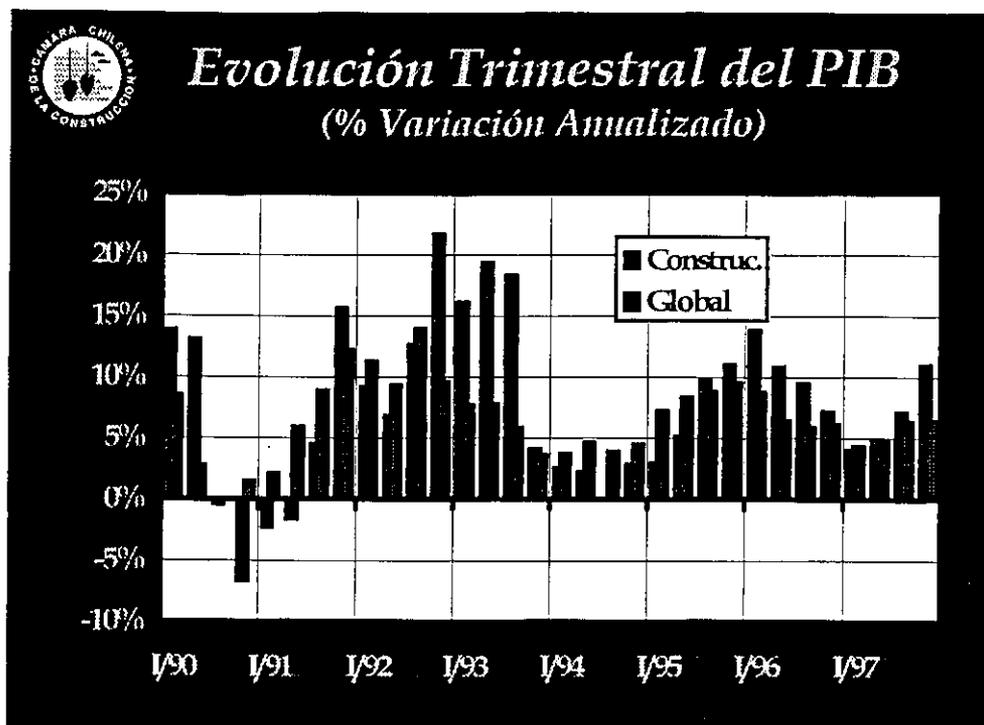
SECTOR	ESTIMADA				
	1995	1996	1997	95/96	96/97
	MM US\$ de 1995			% Var.	
VIVIENDA	2,669.5	2,810.2	2,849.7	5.3%	1.4%
Pública	472.6	482.5	488.7	2.1%	1.3%
Privada	2,196.9	2,327.7	2,361.0	6.0%	1.4%
INFRAESTR.	3,919.2	4,444.4	4,942.3	13.4%	11.2%
Pública	1,365.5	1,695.9	2,329.6	24.2%	16.0%
Concesiones	49.8	201.0	595.4	303.6%	196.2%
Privada	2,553.7	2,748.7	2,612.7	7.6%	-4.9%
INVERSIÓN P.I.B.	6,588.7	7,254.6	7,792.0	10.1%	7.4%
	3,541.3	3,906.3	4,203.5	10.3%	7.0%

IMP pública 91-95 15% crecimiento
" privada 92-95 8% " 91 caída 4%

Así, de acuerdo con los antecedentes presentados, junto con los presupuestos de inversión en obras de construcción en los servicios y empresas públicas, y los proyectos de inversión productiva privada, estamos proyectando para este año un crecimiento sectorial del orden de un 10,3%

En términos de los distintos subsectores de la construcción, este crecimiento se compone de aumentos del 5,3% en vivienda y un 13,4% en infraestructura, destacando dentro de ésta la inversión privada en proyectos de obras públicas por concesión, aunque en términos absolutos esta representa sólo unos US\$ 200 millones.

Por su parte, con base en los mismos antecedentes y otros relacionados al escenario de mediano plazo en que se enmarca el sector y que pasaré a explicar mas adelante, proyectamos para 1997 un crecimiento en torno al 7,0%, derivado de un incremento de sólo un 1,4% en materia de vivienda, como resultado del ajuste que se está registrando en los permisos de edificación, y un 11,2% en infraestructura, dentro de la cual se destaca una leve baja en en infraestructura privada, básicamente en los sectores de las comunicaciones, industria y edificación no habitacional.



De esta forma, y desde el punto de vista ahora de la probable evolución en el tiempo del ritmo de actividad, dada la fuerte expansión registrada el primer semestre del presente año, estamos proyectando un ajuste paulatino de tasas de crecimiento sectoriales lo que resta de 1996, acumulando una levemente superior al 8% de aumento para el segundo semestre, y con un crecimiento proyectado en torno al 7% para último trimestre.

Por su parte, a la inversa de lo sucedido en el presente año, el crecimiento sectorial para el próximo irá de menos a más, con un primer semestre de expansión a probables tasas del orden del 4.6%, y un segundo semestre con un crecimiento algo superior al 9%, debido principalmente al inicio del flujo de inversión de proyectos del programa de Concesiones de Obras Públicas y el programa de infraestructura educacional recientemente anunciado por el presidente Frei.

Haciendo más consistente estas proyecciones, a continuación pasaré a describir el dinámico escenario de mediano plazo en que se está desarrollando nuestra actividad.



Escenario hacia el Futuro

El Leasing Habitacional

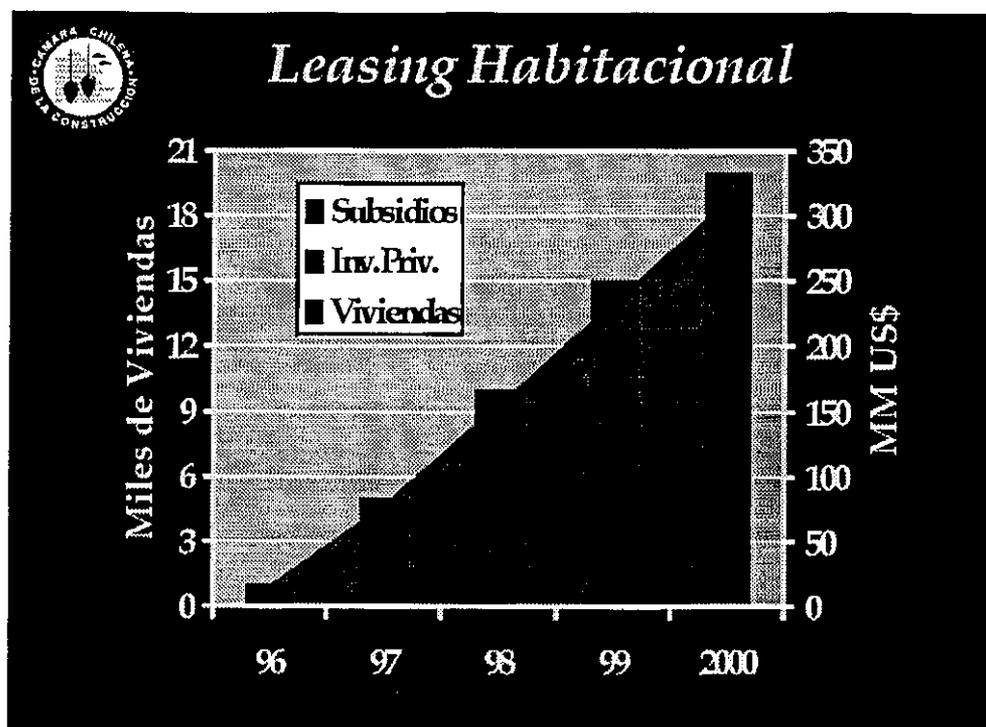
- *Nueva alternativa*
 - *Flexible*
 - *Incentiva ahorro*
 - *Sectores sin ahorro previo y/o sin acceso al crédito pero con potencial y capacidad de pago*

Proyección en una perspectiva de mediano plazo (escenario hacia el futuro) :

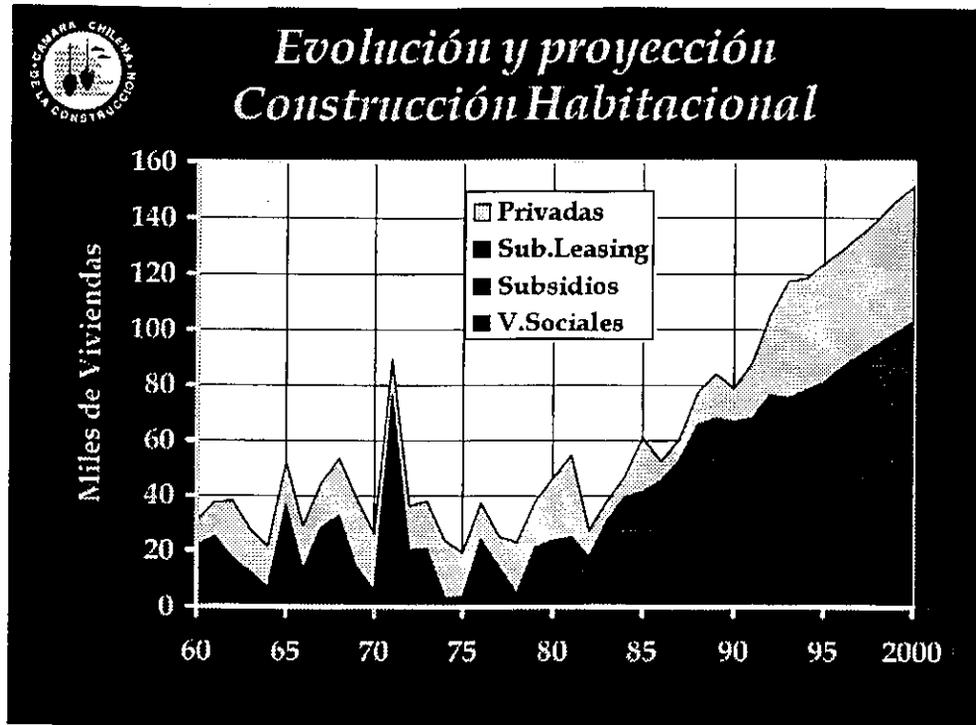
El Leasing Habitacional

En el presente año está entrando en operaciones un nuevo sistema de acceso a la vivienda, el "Leasing Habitacional", Sistema de Arrendamiento de Viviendas con Promesa de Compraventa, que se aplicará tanto para propiedades nuevas como usadas.

Este sistema abre un canal más flexible para acceder a la vivienda propia, estimulando el ahorro con este fin, y con claros beneficios para aquellas familias actualmente arrendatarias que no seguirán haciendo un gasto sin destino, como las parejas jóvenes que **no disponen de ahorro previo** suficiente para comprar con crédito hipotecario, y todos aquellos trabajadores independientes y pequeños empresarios con buenos flujos de ingresos, pero que **no son sujetos de crédito** por no tener empleador.



Bajo este nuevo mecanismo el Gobierno proyectaba entregar 10.000 subsidios este año, incrementándolos gradualmente hasta alcanzar de 30 a 40.000 nuevas soluciones habitacionales anuales hacia fines de la década. Sin embargo, considerando la complejidad de la ingeniería financiera que involucra el financiamiento del sistema, y el hecho de que recién comienzan a constituirse las primeras sociedades especializadas en las distintas etapas que es necesario cumplir para materializar una operación bajo este mecanismo, en las proyecciones de la Cámara estamos estimando un flujo más moderado de operaciones de leasing, partiendo con 1.000 viviendas este año y 5.000 en 1997, hasta alcanzar 20.000 el año 2000. De todos modos, es claro que el sistema llegará a constituirse en un importante aporte a la solución del problema habitacional.



Proyección del Mercado de Viviendas

En términos del mercado de la vivienda, la evolución a mediano plazo estará determinada por la mantención en niveles similares a los actuales del número de soluciones que entregan anualmente los programas públicos de vivienda, tanto de subsidios como de acción directa del Estado (Viviendas Básicas y Progresivas), pero en este último caso con una mayor responsabilidad de los agentes privados, como veremos; con una producción creciente de viviendas para leasing, y un aumento de la demanda de viviendas de mercado que se proyecta en torno a un 3% anual.

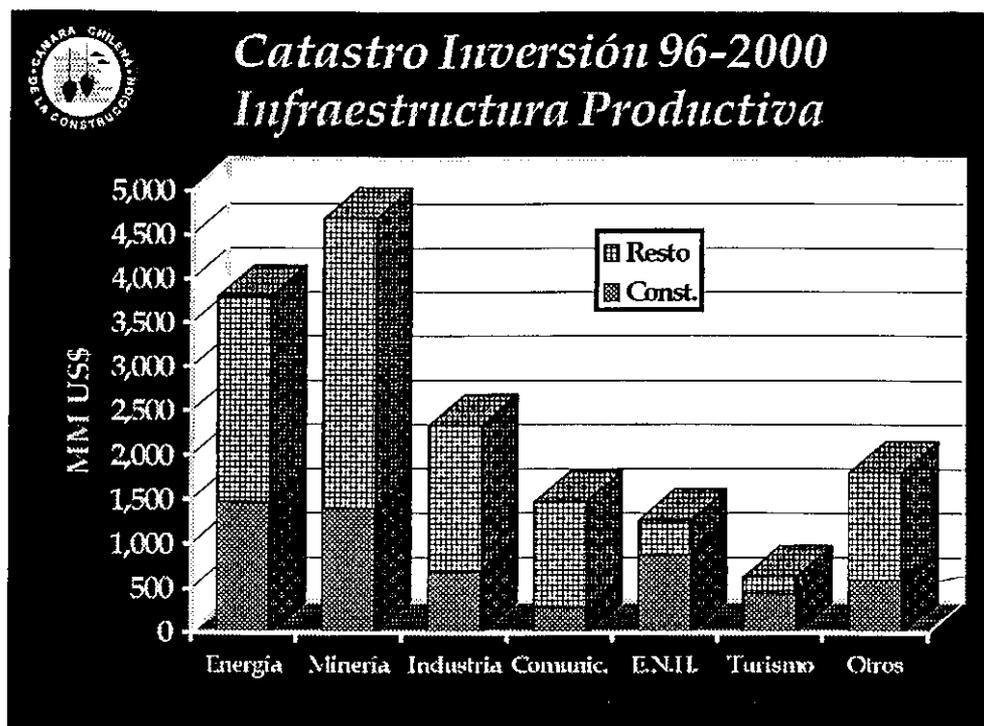
Con estas bases, estimamos que hacia el año 2000 se estarán produciendo unas 152.000 viviendas anuales, es decir un 20% más que los actuales niveles de construcción.

Este incremento no pareciera muy extraordinario, sin embargo en un contexto histórico de largo plazo resulta particularmente significativo.

Es más, considerando las políticas de movilidad habitacional que se están poniendo en marcha, el incremento en la superficie edificada, y con ello la inversión asociada, crecerán más que el número de viviendas, avanzándose hacia soluciones de mejor estándar y mayor calidad en las viviendas sociales.



Este paquete de medidas establece un nuevo enfoque de la subsidiariedad en materia habitacional, reforzando el traspaso de responsabilidades al sector privado.

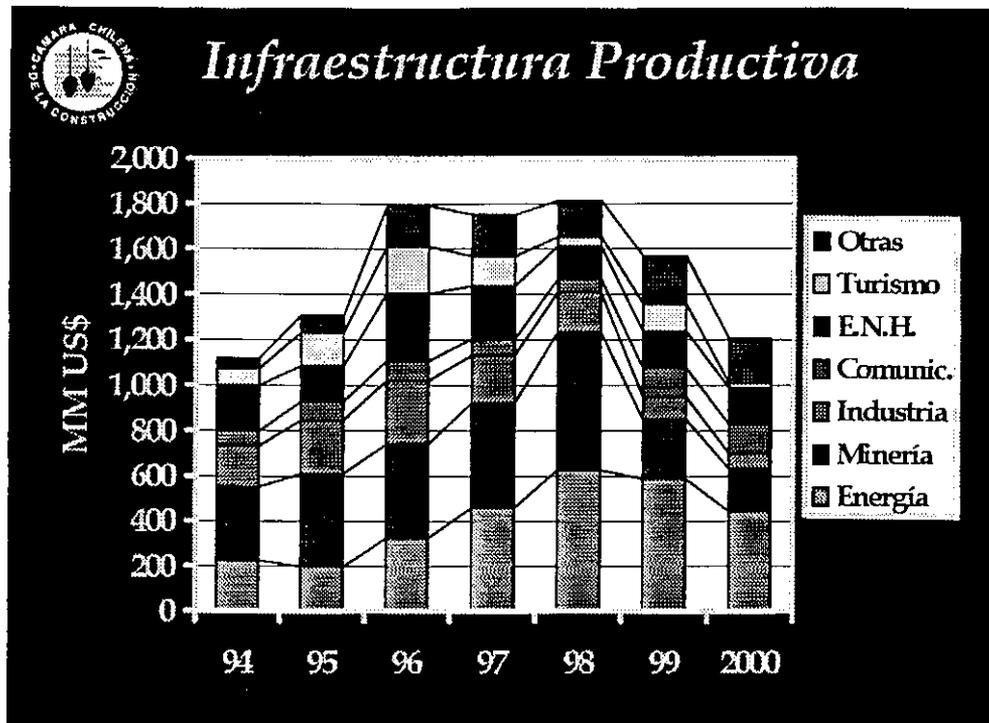


Inversión Productiva Privada

De acuerdo con las estadísticas de autorización y materialización de inversión extranjera, así como de nuestros propios antecedentes, el proceso de inversión privada continuará siendo uno de los pilares del desarrollo futuro del país.

En efecto, en materia de inversión en infraestructura productiva privada, nuestro Catastro de Proyectos detecta un flujo creciente de inversión hacia los próximos años.

Al efectuar un análisis sectorial de las áreas de mayor importancia, se observa que, como ha sido tradicional, el sector Minería acapara el mayor peso de la inversión con un 33,2% del total, en tanto que los áreas de la Energía y Otros Rubros, incluido en este último el sector del Papel y la Celulosa, se perfilan con un fuerte incremento en su participación relativa.



De acuerdo con este portafolio de proyectos ^{de} infraestructura productiva privada catastrado por la Cámara, para el período 1996-2000 se anticipa una inversión global ascendente a los US\$ 21.390 millones, de los cuales US\$ 8.120 millones corresponden a inversión en construcción, sin incluir la inversión en Obras de Infraestructura Pública por Concesión.

GRAFICO INV. EN CONSTRUCCION

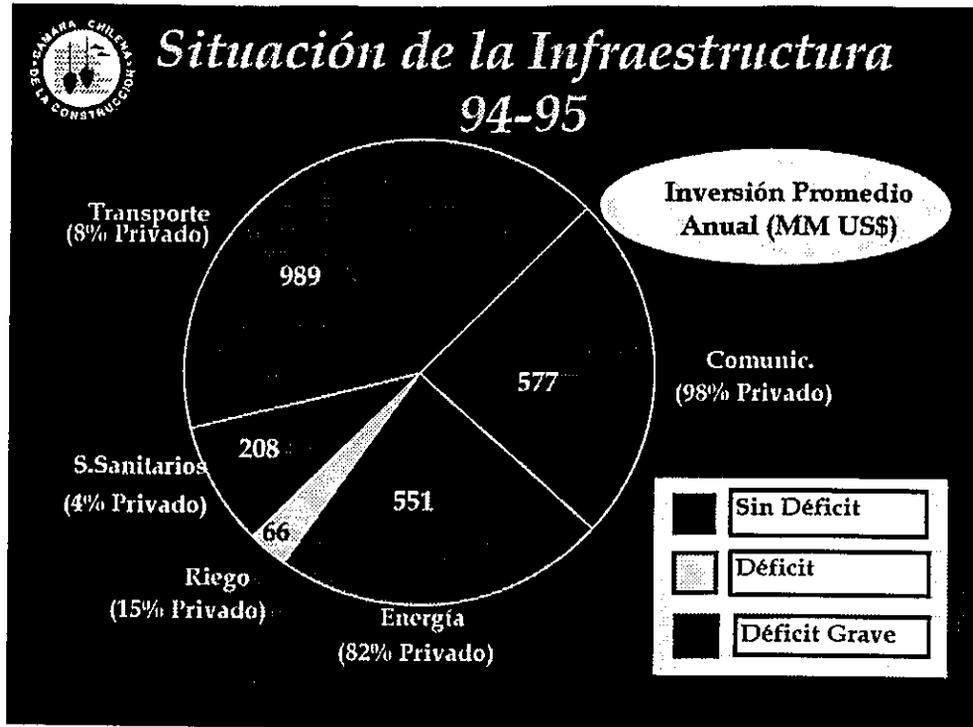


Pérdidas Anuales de Competitividad por Carencias de Infraestructura

CONCEPTO	MM US\$
CONGESTIÓN EN SANTIAGO	460
DAÑOS A LA FRUTA EN CAMINOS	115
DEMORAS EN CARRETERAS Y DESGASTE DE VEHÍCULOS	490
DAÑOS FÍSICOS POR ACCIDENTES	135
GASTOS EN SALUD	230
ENFERMEDADES GASTROINTESTINALES	115
ESPERAS DE NAVES EN LOS PUERTOS	100
TOTAL PÉRDIDAS ANUALES	1.645

6.- LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

La modernización y el progreso que se registra tanto en el sector de la vivienda como la infraestructura productiva privada, no se ha producido todavía en muchas áreas de la infraestructura de uso público, como consecuencia de lo cual 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\$ 1.645 millones anuales, equivalentes a casi un 2,3% del PIB nacional, o bien, el 10% de lo que exportamos el año pasado.



Para evitar estas pérdidas y generar nuevas oportunidades de desarrollo es necesario invertir unos US\$ 12.965 millones, en el período 1996-2000, en los sectores de la infraestructura que se mantienen todavía mayoritaria o totalmente 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.

Contrariamente en las áreas mayoritariamente privadas no se presentan déficit.



El sector de la energía

- *Marco regulatorio*
- *Subsidiariedad del Estado*
- *Operadores privados*
- *Demanda cubierta*
- *Carpeta de proyectos*
- *Operaciones en el exterior*

Energía

En el sector Energía, bajo el velo de un marco regulatorio que lleva a la práctica la aplicación del principio de subsidiariedad del Estado, operan mayoritariamente empresas privadas

Aquí los significativos incrementos de demanda ocurridos han sido cubiertos, y la carpeta de proyectos en construcción y futuros, garantiza un mercado funcionando eficientemente para los próximos años, con empresas expandiéndose en un dinamismo que ya ha desbordado nuestras fronteras.



Las telecomunicaciones

- *Marco regulatorio*
- *Privatización*
- *Eficiencia*
 - *Cobertura*
 - *Nivel tecnológico*
 - *Calidad del servicio*
 - *Ventajas competitivas*
 - *Planes de desarrollo*

Telecomunicaciones

El subsector de las telecomunicaciones, también debidamente regulado, hoy está totalmente bajo la responsabilidad del sector privado, lo que lo ha conducido al notable crecimiento y desarrollo que hoy exhibe.

Se ha ampliado drásticamente la cobertura de teléfonos, se ha producido un desarrollo sustancial en la eficiencia y nivel tecnológico de los servicios, al punto que, en este aspecto, hoy exhibimos niveles semejantes a los que se registran en los países más avanzados en esta área, transformándose en una ventaja competitiva para el país, y las empresas del sector tienen planes de inversión de largo plazo, los que permitirán mantener estas ventajas que aporta este sector al desarrollo del resto de las actividades productivas y, con ello, al crecimiento económico nacional.

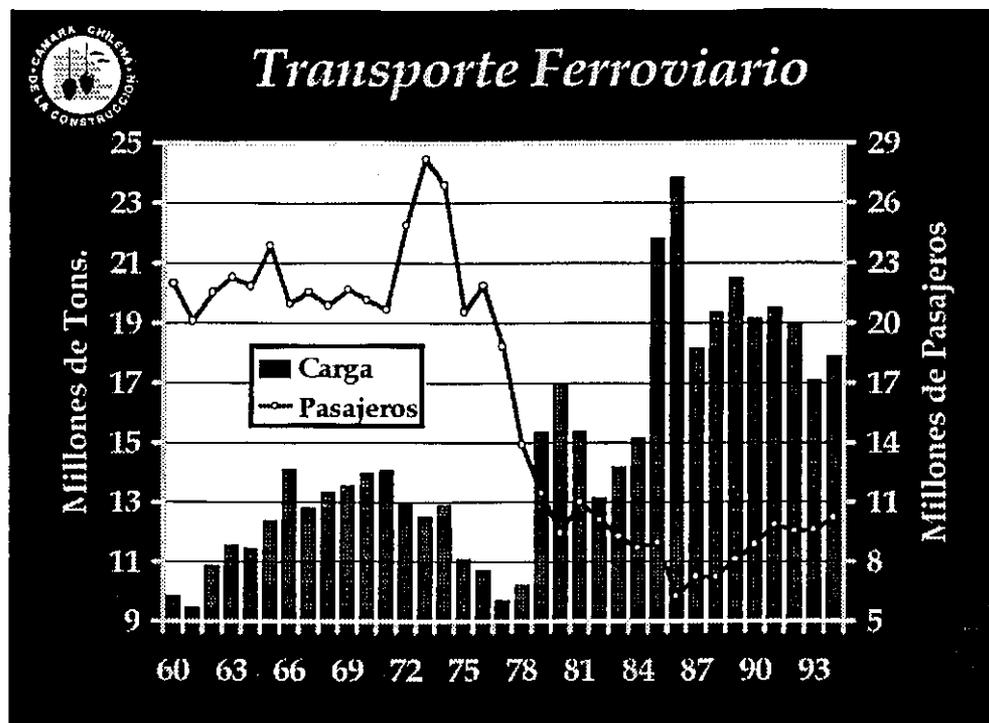


Infraestructura pública de responsabilidad del Estado

- *Presenta déficits importantes*
 - *Pérdidas de competitividad*
 - *Amenaza desarrollo futuro*
- *Prioridad nacional*
 - *Debe duplicarse inversión*
 - *Creciente participación privada*

Infraestructura Pública que operan empresas estatales

Conciente de las pérdidas de competitividad que generan los déficits de infraestructura de transporte y de servicios sanitarios, 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 serio esfuerzo en esta materia, pero en la imposibilidad de afrontar el desafío sólo en base a recursos públicos, ha comprendido que se hace preciso el concurso del sector privado, a través de su participación en la generación, construcción y gestión de obras de infraestructura pública.



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.



Ferrocarriles

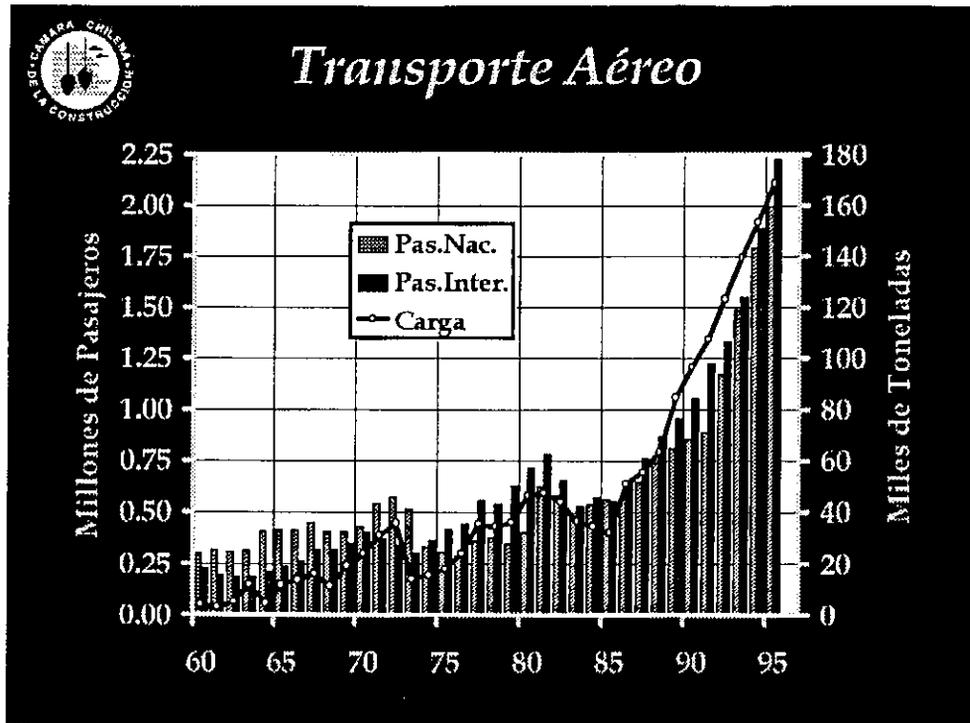
- *Necesidades : US \$ 458 millones*
 - *Recuperación de vías y equipos*
- *Proyectos*
 - *Concesiones de carga y pasajeros*
 - *Privatización Ferronor*
 - *Trenes suburbanos*
 - *Desarrollos inmobiliarios*

Trenes suburbanos

Para resolver este problema y modernizar la infraestructura ferroviaria, se requiere una inversión estimada en US\$ 458 millones. Hace algunos 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. 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.

Por otra parte, y en el marco del proceso de modernización que la misma ley impulsa, la Empresa de Ferrocarriles del Estado tiene en marcha un programa de inversiones para la recuperación de las vías y del material rodante, por un monto total de unos US\$ 100 millones, el que en todo caso es insuficiente, ya que los requerimientos mínimos estimados son muy superiores.

Actualmente las autoridades analizan alternativas más satisfactorias para mejorar la situación: está en marcha la privatización de FERRONOR, se está en proceso de concesionar también parte del transporte de pasajeros en aquellos tramos donde la demanda haga rentable la operación por inversionistas privados, y existen también proyectos de desarrollo ferroviario de tipo suburbano en las principales ciudades.



Aeropuertos

En materia de aeropuertos, 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 1995 el número de pasajeros en las rutas aéreas nacionales haya aumentado a 2 millones, más del doble que en 1985; que el tráfico internacional de pasajero haya crecido a un ritmo aún más fuerte, llegando a 2,2 millones, mientras que el tráfico de carga en los últimos 10 años se ha sextuplicado.

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\$ 173 millones en el período 96-2000.

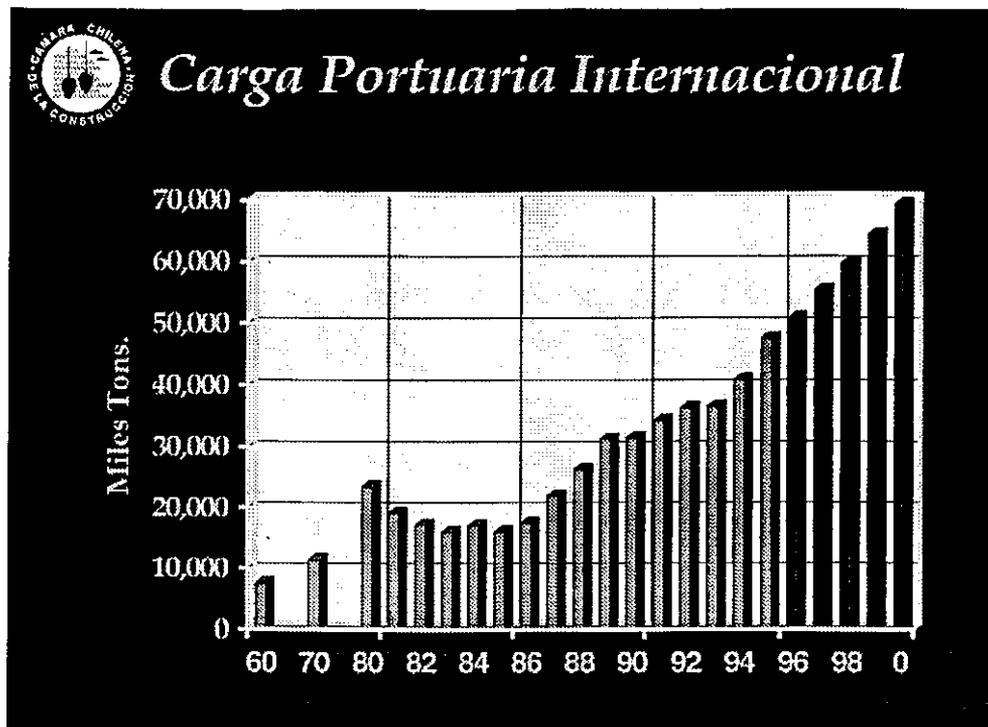


Aeropuertos

- *Necesidades : US\$ 173 millones*
 - *Ampliar y modernizar terminales*
 - *Ampliar y conservar pistas*
 - *Sistemas de seguridad y apoyo terrestre a naves en vuelo*
- *Proyectos*
 - *Concesiones para construcción y operación de terminales*

Afortunadamente, se están haciendo avances para atender parte de las necesidades de inversión en este sector, a través de proyectos a ejecutarse vía Concesiones de Obras Públicas, mecanismo mediante el cual los privados pueden participar 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 1996 concesiones similares en otros 3 aeropuertos, y para 1997 la ampliación del terminal de pasajeros nacionales del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, y los aeropuertos de Chillán, Temuco y Valdivia. Estos proyectos, sin embargo, 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.



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.

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 1995 se movilizó casi el triple de ese volumen (47.7 mm de tons.). En este lapso sólo se han reconstruidos 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



Puertos

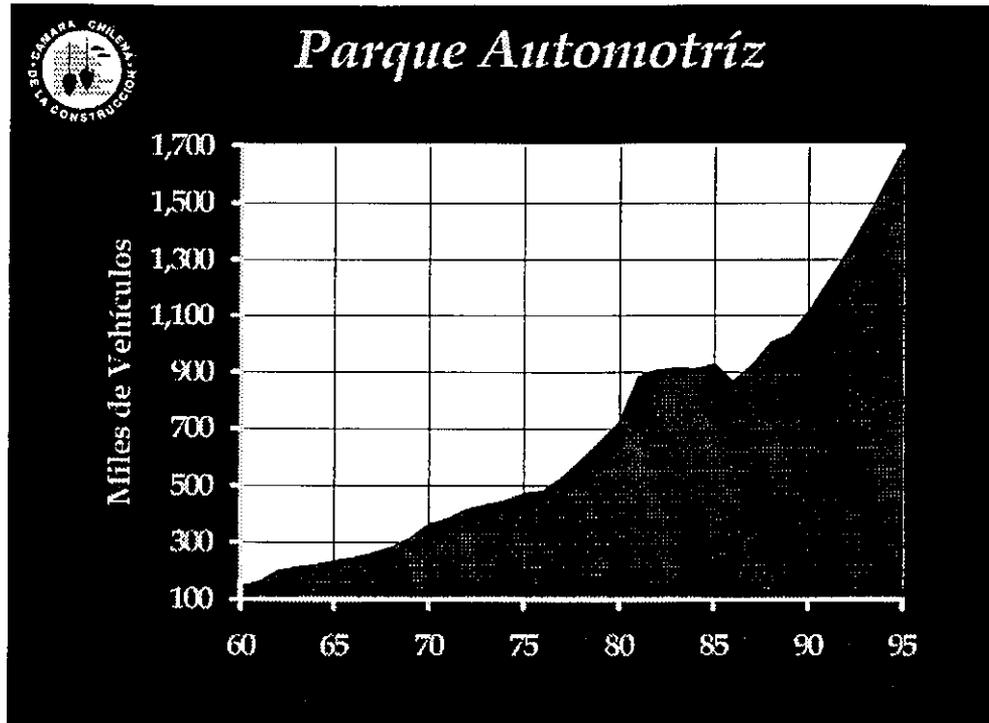
- *Necesidades : US\$ 500 millones*
 - *Construcción de sitios y almacenes*
 - *Modernización de equipos*
 - *Ampliación de instalaciones*
- *Proyectos*
 - *Nueva Ley de Emporchi*
 - » *Concesión de sitios*
 - *Nueva legislación portuaria*

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.

El año pasado 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 puede ser perfeccionado con los planteamientos técnicos que el sector privado está en condiciones de aportar. Cada día que pasa se hace más imperativo que el proyecto de ley tenga una tramitación ágil para hacer posible la participación de capitales privados, de modo de concretar las inversiones requeridas en el sector, las que se estima debieran alcanzar los US\$ 500 millones de aquí al año 2000, lo que, junto con expandir la capacidad portuaria, permitirá generar nuevos incentivos para mejorar la gestión y eficiencia en nuestros puertos, ya que de otro modo se perderá la oportunidad que hoy y no mañana se presenta para esta área de la infraestructura y el país .



Vialidad

La Red Vial Interurbana chilena tiene una extensión de 80.000 kms., de los que sólo 12.520 están pavimentados, el 80% de los cuales estaban pavimentados desde antes de 1980. 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 tanto el parque automotriz como el flujo vehicular se han cuadruplicado.

Sólo en los últimos 10 años la flota de buses se incrementó en un 50%, en tanto que el parque de camiones se duplicó, aumentándose con ello el tráfico de vehículos pesados, que dadas las actuales condiciones de transporte, han venido aumentando paulatinamente la carga por eje que deben soportar los caminos.



Vialidad interurbana

- *Necesidades : US\$ 6.050 millones*
 - *Mejorar estado de la red*
 - *Elevar estándares de carpetas*
 - *Dobles vías*
 - *Conservación*
- *Proyectos*
 - *Concesiones*
 - *Programas de inversión pública*

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

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

A pesar de que un programa como el descrito no es ambicioso si se considera la actual situación de la infraestructura vial interurbana, la inversión necesaria para su ejecución implica duplicar los flujos de recursos que en promedio se destinaron a este fin entre 1994 y 1995, elevándolos desde US\$ 508 millones anuales a US\$ 1.210 millones por año de aquí al año 2000, para cubrir las necesidades que se estiman en US\$ 6.050 millones para el período.



Vialidad Urbana

- *Necesidades : US\$ 2.519 millones*
 - *Vías estructurantes*
 - *Pavimentación calles*
 - *Conservación*
 - *Gestión de tránsito urbano*
- *Proyectos*
 - *Concesiones*
 - *Tarificación Vial*
 - *Estacionamientos subterráneos*

En materia de Vialidad Urbana se precisa resolver serios problemas existentes en los principales centros urbanos. Aquí las soluciones deben conjugar un conjunto de medidas, tanto para incrementar la inversión para expandir la oferta, como para racionalizar la demanda y mejorar la gestión.

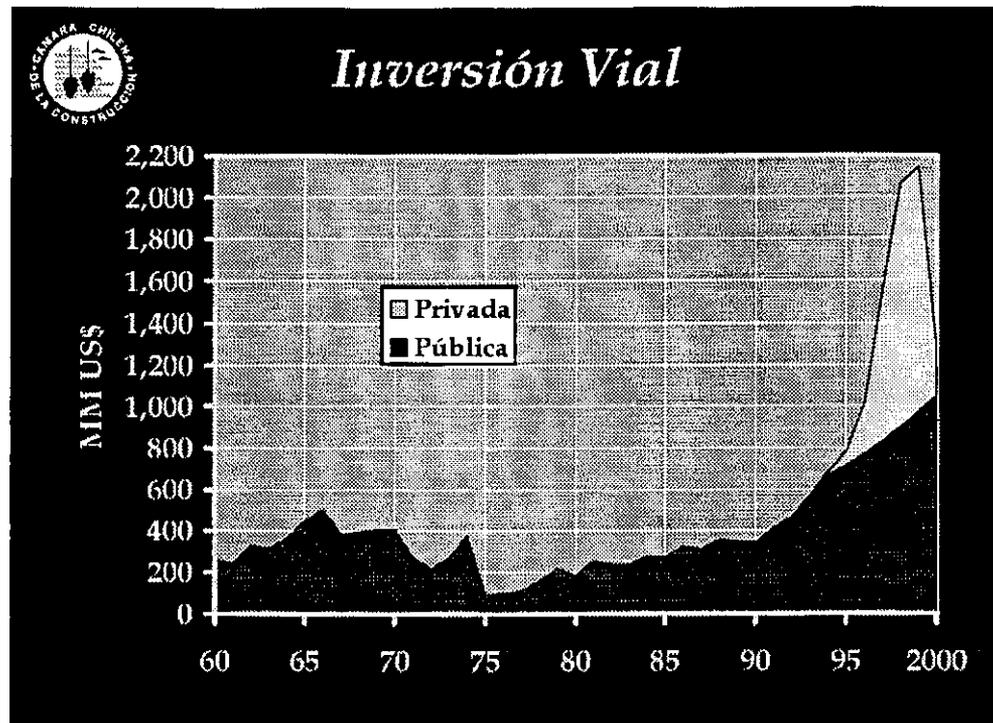
Sólo en el próximo quinquenio se precisará invertir US\$ 2.519 millones en vialidad urbana, esto es, a razón de US\$ 504 millones anuales, en circunstancias que el promedio invertido entre 1994 y 1995 fue sólo US\$ 226 millones por año.

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 el período 96-98 contempla un programa de licitaciones por US\$ 4.000 millones, de los cuales un 92% corresponden a proyectos viales.

El calendario oficial de licitación de concesiones contempla la adjudicación de todos los tramos de la doble vía entre La Serena y Puerto Montt durante 1997. Considerando el resto las obras incluidas en el Programa de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, durante este año se debían concesionar 15 proyectos, que involucran obras por una inversión estimada en US\$ 1.733 millones, a ejecutarse entre 1996 y 1998.

Sin embargo, no hace mucho las autoridades del MOP reprogramaron el calendario de licitaciones de los proyectos, lo que representará una postergación del inicio de algunas obras.

Estas postergaciones obedecen a la conveniencia de distribuir mejor en el tiempo la apertura de las propuestas, que estaban muy concentradas hacia fines de año, de modo que las empresas licitantes conozcan los resultados de las licitaciones previas al momento de postular en la siguiente. Otra razón no explicitada es la necesidad de afinar debidamente los detalles de los proyectos en la carpeta del Programa de obras a concesionar.



La posición de la Cámara respecto de esta reprogramación es que, más allá del cumplimiento estricto de un calendario tal vez demasiado optimista, lo que interesa finalmente es el éxito global del sistema, de modo de afianzar el mecanismo de las concesiones como una alternativa viable en el mediano y largo plazo.

El efecto final de estos ajustes ha sido una disminución de la inversión en obras por concesiones durante este y el próximo año, lo que se compensa con mayores inversiones hacia los años 1998, 1999 y 2000.

Adicionalmente, está el proyecto de ley para establecer un sistema de tarificación vial como medida para descongestionar el uso de las vías, y para obtener, de los propios usuarios, los recursos necesarios para la construcción y conservación de la infraestructura vial urbana e interurbana.

Finalmente, siempre en la idea de descongestionar las calles, existe el propósito de concesionar el subsuelo en terrenos de uso público para construir estacionamientos subterráneos, otra iniciativa que ha despertado el interés de inversionistas privados.



Servicios sanitarios

- *Necesidades : US\$ 2.348 millones*
 - *Captación de agua*
 - *Ampliar cobertura*
 - *Plantas de tratamiento*

Servicios Sanitarios

PELIGRO 4% TOTAL

Según nuestros cálculos, para llevar a cabo los planes de desarrollo del sector sanitario se requiere una inversión de US\$ 2.348 millones 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 del sector, hacen indispensable la competencia privada en esta área de los servicios.



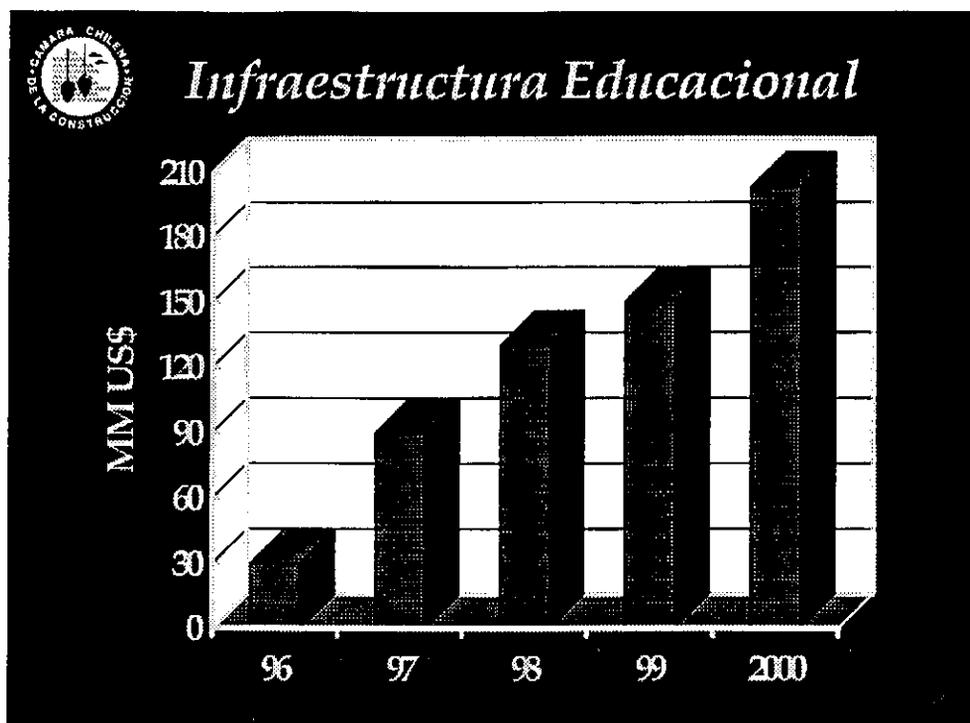
Servicios sanitarios

- *Proyectos*
 - *Privatización parcial*
 - *Programas de desarrollo*

El Gobierno ha definido hace algún tiempo 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 96% 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.

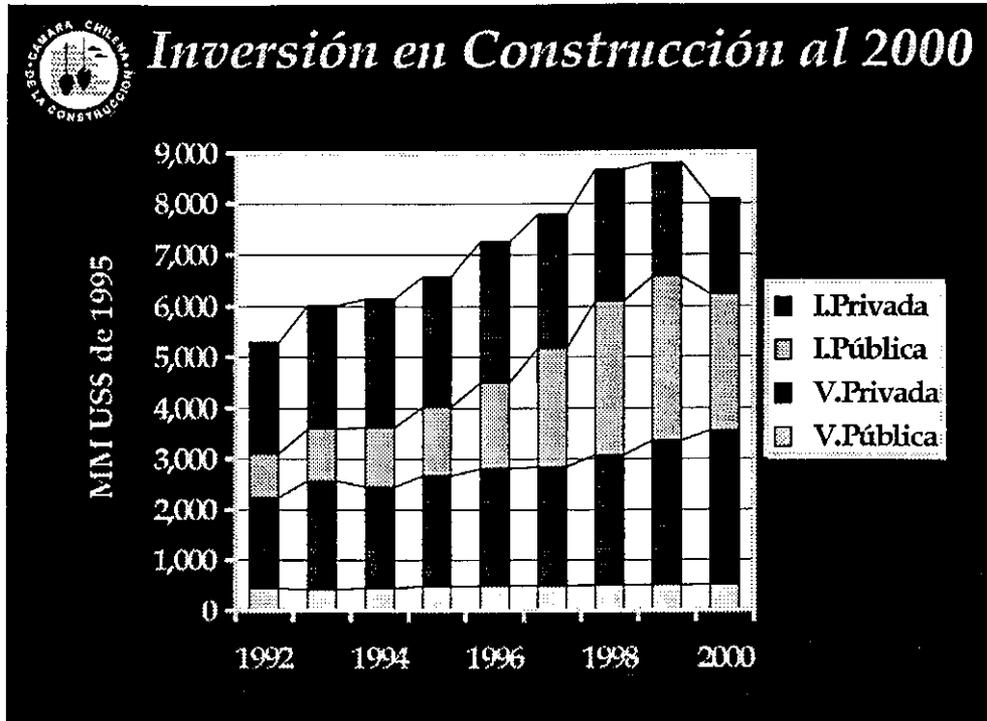
En este sentido, consideramos que la mejor alternativa para optimizar el valor patrimonial de las empresas sanitarias al momento de su enajenación, es que ellas puedan ser totalmente privatizadas, y no se obligue por ley a que el Estado mantenga un 35% de la propiedad, como lo establece el mencionado 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.



A los programas y líneas de acción tradicionales en el ámbito de la infraestructura pública, se ha agregado ahora como un nuevo rubro de inversión la construcción de nueva infraestructura educativa, derivado del proyecto integral de modernización de la educación informado por el Presidente de la República en su cuenta al Congreso el 21 de mayo pasado.

De acuerdo con informaciones proporcionadas por personeros de Gobierno encargados de materializar este programa, para dar cumplimiento al objetivo de ampliar las jornadas de clases, se requiere construir unas 20.000 nuevas aulas repartidas en unos 6.000 colegios, tanto fiscales como particulares subvencionados, a lo largo de todo el país, lo que unido al resto de las instalaciones escolares, tales como oficinas, talleres, bodegas, etc., representa un volumen de obras equivalentes a unos 2 millones de m².

Estas obras representan una inversión estimada en unos US\$ 600 millones, y deberán materializarse de aquí al año 2000, en una progresión que hemos proyectado paulatina y creciente.



Considerando la proyección del mercado habitacional, por una parte, el Catastro de Proyectos de Inversión en Infraestructura Productiva Privada, por otro, y las necesidades y programas de inversión en obras de Infraestructura Pública en las distintas áreas, hemos proyectado la inversión en construcción hasta el año 2000.

Este período estará marcado por una creciente participación privada, tanto en el campo de la vivienda como en el de la Infraestructura Pública, sea a través de privatizaciones o de los distintos mecanismos de concesiones en aplicación o desarrollo (Concesiones de Obras Públicas, Privatización Parcial y Concesiones Sanitarias, Concesiones Portuarias, Concesiones de Subsuelo)

Proyección Construcción al 2000

Sector	Inversión Catastrada en Construcción				
	96	97	98	99	2000
	MM US\$ 1995				
Vivienda	2,810	2,850	3,071	3,365	3,568
Pública	483	489	493	499	507
Privada	2,328	2,361	2,578	2,867	3,061
Infraestructura	4,444	4,942	5,607	5,441	4,521
Pública	1,495	1,734	2,009	2,196	2,400
Conces.OP	201	595	1,018	1,012	250
Privada	2,749	2,613	2,580	2,233	1,871
INVERSIÓN	7,255	7,792	8,677	8,806	8,088
P.I.B.	3,906	4,204	4,689	4,768	4,389

NO INCLUYE
MAT. AGRE CAS.

VALOR AGREGADO POR EL SECTOR

Las cifras estimadas registran un nivel máximo hacia 1999 y caen en el año 2000. Sin embargo, debe considerarse que tratándose de un catastro de los proyectos de inversión identificados a esta fecha, la proyección se debilita en la medida que se aleja el horizonte de proyección.

En concreto, quisiera resumir este análisis señalando que el futuro para la construcción se presenta auspicioso en términos del volumen de inversión, y constituye un desafío abordarlo en el marco de un nuevo escenario, donde la mayor responsabilidad le compete al sector privado, no sólo de construcción, sino también de su financiamiento y operación, y bajo esquemas contractuales distintos a los tradicionalmente conocidos por los constructores.



En este contexto, resulta particularmente importante la complementación con los sectores proveedores de materiales de construcción como ustedes, adecuadamente preparados para asumir eficientemente las demandas futuras que se presentan, y enfrentar con éxito el desafío del futuro de nuestros sectores relacionados desde siempre.