

22-27. mayo. 98

**31ª REUNIÓN ANUAL DE EMPRESARIOS
CONSEJO ECONÓMICO DE LA CUENCA DEL PACÍFICO**

MESA REDONDA

**"DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA,
CONSIDERANDO LOS DESAFÍOS IMPUESTOS POR
UN COMERCIO MÁS LIBERALIZADO Y CRECIMIENTO PERMANENTE"**

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

INTRODUCCIÓN

Con especial agrado he aceptado, en mi calidad de Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, la invitación que me formulara el Comité Organizador de esta 31ª Reunión Anual de Empresarios del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, para participar en esta Mesa Redonda Sobre el "Desarrollo de la Infraestructura, Considerando los Desafíos Impuestos por un Comercio Más Liberalizado y un Crecimiento Permanente".

La preocupación de los empresarios para enfrentar el siglo XXI, es un tema que nos apasiona y que nos llama a reflexión.

Como las personas, para su desarrollo las naciones deben establecer las metas que se plantean alcanzar, tanto en el campo político- institucional, como en lo económico, social y cultural, para lo cual deben visualizar con claridad los desafíos que tienen que superar para lograrlas, y definir en consonancia las estrategias que les permitan hacerlo.

Al margen de las consideraciones propias de la especificidad histórico cultural de cada nación, puede concordarse en que entre las metas explícitas o implícitas que los países se plantean, en general incluyen lograr un crecimiento económico sostenido, a un ritmo lo más cercano posible al que permita su capacidad productiva potencial, ampliando progresivamente los márgenes de esa capacidad, y superar en el más breve plazo la condición de pobreza que afecta a los sectores más vulnerables de la población, y que en muchos de nuestros países constituye un problema social significativo y una carga económica no despreciable.

Por otra parte estamos viviendo un proceso gradual de liberalización del comercio mundial, hecho que desborda el campo meramente económico, y se ha constituido en un fenómeno de múltiples dimensiones y que apunta en todas direcciones, resultando inútil

-08198-
**CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación**

pretender el cierre de fronteras en el contexto ~~de este~~ nuevo esquema de interrelaciones económicas que no admite ~~tales~~ fronteras.

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

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

Sin embargo, en este mundo integrado de hoy ya no son las empresas las que compiten, sino que son los países los que lo hacen, por lo que se precisa una estrecha ^{coordinación} concertación de la acción de los Gobiernos con los sectores productivos para poder ganar como nación un lugar en el concierto del comercio internacional.

Desde esta perspectiva, la extensión y calidad de la infraestructura son factores esenciales en la competitividad-país, y su desarrollo un requisito fundamental del crecimiento económico y del bienestar social.

I.- EL CONCEPTO DE INFRAESTRUCTURA

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

La que aquí nos interesa es la infraestructura de uso público, es decir, aquella relativa a bienes o servicios que sirven de base a la vida económica de un país en general, y no de un sector en particular, como es el caso de la infraestructura privada. Ello, con independencia de que el prestador del bien o servicio sea una agente privado o estatal. Por ejemplo, un puerto de libre acceso es una obra de infraestructura de uso público, aunque su dueño sea una sociedad anónima; pero, un puerto con acceso limitado sólo a empresas relacionadas con esa sociedad anónima, sería una obra de infraestructura privada.

Así pues, la infraestructura pública comprende los servicios públicos, tales como energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua por tubería, saneamiento y alcantarillado, recolección y eliminación de desechos sólidos y suministro de gas por tubería, las obras públicas, tales como carreteras y obras importantes de presas y canales para riego y drenaje, y otros sectores de transportes, como ferrocarriles urbanos e interurbanos, transporte urbano, puertos y vías navegables y aeropuertos.

II.- EL ROL DE LA INFRAESTRUCTURA

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

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

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

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

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

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

La relación entre la infraestructura y el desarrollo económico es esencialmente una relación de causa a efecto, por lo que ella debe ser "pensada" y ejecutada previamente, resultando esencial prever adecuadamente los requerimientos de infraestructura para permitir hacer efectivo ese crecimiento potencial, debiendo evitarse en esta materia políticas reactivas que se limiten a la adopción de acciones sólo para eliminar cuellos de botella o deficiencias cuando ellas se producen.

Lo anterior exige un diagnóstico afinado del sector, que pasa por la valoración permanente del stock de obras de infraestructura pública existente y su estado de conservación y uso, para definir adecuadamente los programas de conservación, mantención y reposición, si esto último es preciso. Adicionalmente, se requiere determinar con la debida anticipación las demandas adicionales de infraestructura de los sectores poblacionales, sociales y productivos.

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

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

Así pues, satisfacer las futuras demandas de una población en aumento y de una producción creciente, debiera exigir en los próximos años un gran esfuerzo de inversión en obras de infraestructura en todos aquellos países que, como el nuestro, presentan todavía importantes deficiencias y/o insuficiencias.

III.- LAS CAUSAS DE LOS DÉFICITS DE INFRAESTRUCTURA

¿Cómo se explica que en muchos países hayan llegado a acumularse déficits cuantiosos de infraestructura?

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

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

Otro gran problema es que dentro del proceso de asignación de recursos públicos, los proyectos de infraestructura deben competir con los proyectos sociales, lo que significa que se exige a la evaluación de los proyectos de infraestructura condiciones adicionales a las que se exigen a otros proyectos, lo que hace especialmente difícil conseguir los recursos para su financiamiento, independientemente de que los usuarios paguen contribuciones adecuadas por el uso de la infraestructura. Tal es caso de la inversión vial en Chile, donde a través del impuesto a los combustibles, al Valor Agregado, los peajes y los permisos anuales de circulación, el Estado recauda de los usuarios más recursos que los que anualmente destina a inversión en obras viales.

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

En síntesis, ha sido la falta de recursos públicos, unida a las urgencias económicas y sociales de todo orden que han debido abordarse, lo que ha impedido satisfacer las necesidades de infraestructura, llevándola en muchos casos a altos niveles de deficiencias.

IV.- PÉRDIDAS DE COMPETITIVIDAD

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

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

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

Según estudios recientes, el costo social de la congestión en Santiago, la capital de Chile, se estima en US\$ 495 millones anuales, y se ha calculado que el costo de los accidentes automovilísticos representa para el país una cifra cercana a los US\$ 395 millones por año, incluidos los daños físicos y los gastos en salud en deben incurrir los accidentados, sin considerar en ellos el costo de vidas humanas, que se está produciendo a razón de una víctima cada cinco horas. Obviamente no todos los accidentes se deben a déficits de la infraestructura vial, pero las cifras representan una tasa de accidentabilidad dos veces superiores a la de países con infraestructura caminera de niveles adecuados.

Por su parte, la falta de tratamiento de las aguas servidas es la causa de diversas enfermedades gastrointestinales, cuyo tratamiento médico y sus posteriores secuelas producen un gasto adicional en salud, que las autoridades chilenas estiman en unos US\$ 125 millones por año.

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

Estimaciones de los empresarios agrícolas, señalan que las pérdidas por daño mecánico de la fruta durante su transporte del predio a las plantas empacadoras y de frío, junto con la contaminación de polvo y los costos incurridos en su control, representa un costo adicional de US\$ 125 millones por año, equivalente al 10,3% del valor de las exportaciones frutícolas, y sin incluir los mayores costos de fletes que implican los malos caminos.

De acuerdo con estimaciones calculadas con parámetros de la Cepal, el mal estado de las carreteras le significan al sector productivo chileno un mayor costo del orden de US\$ 530 millones anuales, incluidas las demoras en los caminos y los mayores costos de fletes por desgaste prematuro de los vehículos. A nivel latinoamericano, se estima que las pérdidas por este concepto alcanzan entre un 0,5 y un 1% del PIB Regional, esto es entre US \$ 8.000 y 16.000 millones anuales.

La congestión de naves en nuestros puertos genera demoras en el transporte marítimo, por las esperas a que se ven obligados muchos barcos antes de embarcar o desembarcar sus cargas. Considerando los costos diarios de este medio de transporte, se ha cuantificado que estas demoras representan pérdidas anuales por US\$ 110 millones.

Así pues, nuestra competitividad internacional y capacidad potencial de desarrollo, se han visto seriamente limitados por las carencias e insuficiencias que presenta la infraestructura. Pese al esfuerzo de inversión desplegado por el Gobierno en esta área en los últimos años, en Chile estas carencias están imponiendo altísimos costos y pérdidas de recursos, los que, considerando solamente los factores antes detallados, se pueden cuantificar en US\$ 1.780 millones por año, lo que representa un 2,2% del PIB nacional, o bien, el 10,5% de lo que el país exportó durante el año pasado.

V.- LA ACCIÓN DEL ESTADO EN INFRAESTRUCTURA

El reconocimiento de la importancia económica y política de la infraestructura, el carácter de "bienes públicos" con que se consideraba a tales servicios, y otras consideraciones técnicas, sociales y estratégicas, llevaron al Estado a desempeñar un rol predominante en la provisión de servicios de infraestructura, ~~lo que ha hecho de acuerdo a las restricciones que le son propias, como la necesidad de armonizar diversos objetivos económicos, sociales y políticos diferentes, en el marco de una gestión pública típicamente deficiente, donde más que los resultados se privilegian los procedimientos, normalmente burocráticos, que desincentivan la iniciativa innovadora y creadora, con el resultado por todos conocido~~ :

Hasta no hace mucho, lo usual era que en materia de Obras Públicas los gobiernos tuvieran la responsabilidad de detectar las necesidades; definir las soluciones en sus grandes líneas; planificar su realización; proporcionar u obtener el financiamiento; licitar y contratar su construcción; supervisar la realización de los trabajos; y operar y administrar las instalaciones.

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

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

La demanda por infraestructura, en tanto, al igual que la de los bienes privados, se deriva de las actividades de las personas y las empresas. Hoy en día existe rivalidad por su uso, el cual puede llegar a ser excluyente, lo que explica en gran medida la actual disposición de los usuarios a pagar por los servicios que ella presta.

Esta nueva realidad ha llevado al Banco Mundial a concluir en la conveniencia de dar a los servicios de infraestructura una orientación comercial, esto es, concebirla como una industria que proporcione servicios a sus clientes de acuerdo a sus exigencias, para lo cual se hace

necesaria la participación del sector privado en la gestión, el financiamiento o la propiedad de las empresas de infraestructura.

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

De acuerdo con la experiencia chilena más reciente, muchas obras de infraestructura que fueron construidas por el Estado, han sido transferidas posteriormente a empresas privadas creadas con el propósito de administrarlas, operarlas y ampliarlas, como ha sido el caso en los sectores de la energía y las telecomunicaciones. Con ello se ha conseguido la mayor eficiencia propia de una gestión más definida, menos centralizada y más especializada, en la que es fácil conocer los costos y, cuando corresponde, los subsidios que el Estado está entregando para proporcionar los servicios.

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

La creciente aceptación que tienen hoy los esquemas económicos del mercado apuntaría a que en el futuro habrá una mayor participación del sector privado en las empresas de servicio público.

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

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

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

- a) La venta de activos genera nuevos recursos que permiten al Estado atender otras necesidades urgentes en materia de salud, educación, vivienda, amortización de deuda pública, o inversión en otras áreas de infraestructura, de acuerdo con sus prioridades de carácter político, económicas o sociales.
- b) El Estado recibe un flujo continuo de los mayores recursos tributarios que generan las empresas privatizadas, más eficientes y emprendedoras que las estatales, ya que tienen dueño, remuneran mejor a sus trabajadores, y pueden planificarse hacia el largo plazo, como se requiere en este tipo de empresas, lo que ciertamente es muy difícil conseguir en empresas estatales, cuyas políticas, programas, prioridades y autoridades cambian cada vez que cambia el gobierno. La experiencia obtenida en Chile con la privatización en los sectores de la electricidad y las comunicaciones constituyen una clara demostración de estas aseveraciones.
- c) El Estado se libera de las cuantiosas inversiones necesarias para ampliar y mejorar la infraestructura en las áreas privatizadas.

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

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

a. Función Normativa:

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

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

b. Función Planificadora Estratégica:

El fracaso del modelo de planificación centralizada propio de los socialismos reales, y las dificultades de la planificación indicativa que caracterizó a algunas economías europeas, ha dado paso a la planificación estratégica. Esta nueva noción incorpora una metodología de evaluación social de proyectos de inversión pública y la implementación de normas legales que permitan el financiamiento y la realización de obras de infraestructura de uso público, al tiempo que enfatiza el control de eficiencia del gasto público.

~~c. **Función empresarial o reguladora?:**~~

~~La discusión acerca del rol del Estado en materia de infraestructura abarca básicamente las dimensiones de la función estatal entendida como empresario-prestador o como regulador. En tal sentido, ha perdido terreno la postura que sustentaba al Estado como empresario-prestador, y en la actualidad se tiende a entregar a los privados tanto la propiedad como la gestión de la mayoría de las áreas de la infraestructura de uso público, tanto por razones de eficiencia como por la necesidad de allegar recursos para otras áreas consideradas prioritarias, como la salud, la educación y la vivienda. Asimismo, el Estado manifiesta una tendencia a modernizar la concepción de su gestión, reservándose una labor reguladora. Por cierto, la regulación no puede llevar a extremos que ahoguen o disminuyan la capacidad e iniciativa del sector privado.~~

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

d. Función Respecto de Fallas en los Mercados:

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

AL ESTADO CORRESPONDE

~~De ahí que corresponda al Estado velar, entre otras cosas, por un adecuado funcionamiento del sistema de precios; por la internalización de los costos por parte de los~~

agentes que causan externalidades negativas; y por una suficiente cobertura de bienes, que alcance también a quienes carecen de recursos para proporcionárselos por sí mismos.

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

e. Función de Equilibrio y Estabilización Macroeconómica.

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

VII.- EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA EN CHILE

Hace ya unos años, en Chile hemos iniciado un proceso de adecuación de nuestra infraestructura de uso público, tanto para resolver los déficits existentes, como para adecuarla a las nuevas exigencias de un comercio más liberalizado y en crecimiento permanente, lo que ha significado recuperar obras deterioradas por falta de una adecuada conservación previa, mejorar los estándares del stock existente, y realizar nuevas obras para ampliar y extender la capacidad de dicho stock.

Para abordar esta tarea de gran magnitud y vasto alcance, luego de asignarle una de las primeras prioridades dentro de la agenda país, el Gobierno ha dispuesto una fuerte expansión del gasto público en obras de infraestructura pública, esfuerzo financiero que se ha complementado con una nueva normativa legal para concesionar a inversionistas privados el financiamiento, construcción y explotación de obras públicas, estableciendo una carpeta de proyectos y un cronograma para su licitación en concesión. Esta carpeta de proyectos incluye tanto obras que el Fisco mantenía en cartera como obras propuestas por particulares que el Gobierno ha calificado para su concesión.

En total, desde 1993 hasta la fecha se han licitado por concesión 16 obras viales con un valor estimado en US\$ 3.269 millones, y 5 terminales aeroportuarios que totalizan otros US\$ 168 millones. Algunas de estas obras ya han sido terminadas y están actualmente en servicio.

La carpeta de proyectos vigentes contempla la licitación de otras 4 carreteras interurbans, 8 vías troncales urbanas, 4 terminales aeroportuarios, y otras 5 obras de carácter multisectorial, todo lo cual totaliza otros US\$ 3.024 millones, y que debería quedar concesionado de aquí a fines de 1999. Más allá del 2000, se concesionará la mantención de la red vial, cambios de estándar de las carpetas de rodado y mejoramientos graduales de los niveles de servicio.

Según recientes estimaciones, cuando las concesiones viales actualmente licitadas estén en plena explotación, se incrementará en un 10% el potencial de crecimiento del país debido al efecto que ello tendrá sobre la competitividad, la inducción de nueva inversión privada, y otras variables macroeconómicas.

Aunque por ahora se ha desechado la alternativa de privatizar los 10 puertos que todavía son administrado por una empresa del Estado, optándose por mantener la propiedad estatal de los mismos, se están introduciendo importantes cambios, al descentralizar la gestión de EMPORCHI en 10 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.

En este momento se están definiendo las administraciones descentralizadas de cada uno de los puertos, las que deberán diseñar los programas de inversiones necesarias y llevar adelante el proceso de concesiones portuarias, que se espere se inicien en el curso del presente año. Se estima que por esta vía se materializarán inversiones privadas por unos US\$ 400 a 500 millones en el curso de los próximos años.

Además de este programa de concesiones portuarias, esta en desarrollo el estudio para la construcción de un complejo portuario en la zona norte del país, que serviría el propósito de atender el embarque de la cuantiosa producción minera de esa zona, especialmente cuprífera, y dar salida al Pacífico a la producción de vastas regiones interiores del cono sur, que abarcan Argentina Bolivia, Brasil y Paraguay, así como también servir de punto de descargue y tránsito de importaciones de esa región desde los países de la cuenca del Pacífico. Este proyecto de puerto, que contemplará tanto el movimiento de carga líquida, como graneles y contenedores, será desarrollado por etapas en forma conjunta por el Estado chileno, a través de una agencia estatal, y capitales privados, estimándose una inversión global de otros US\$ 600 millones.

Este esfuerzo que estamos haciendo para desarrollar y adecuar nuestra infraestructura de transportes esta siendo complementados con diversos otros proyectos que apuntan a la integración física del país con nuestros vecinos, en la idea de generar corredores de integración para unir la costa Atlántica con la del Pacífico.

Por otra parte, según nuestros cálculos, para llevar a cabo los planes de desarrollo del sector sanitario se requiere una inversión de US\$ 2.600 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, recientemente se han introducido 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 a la nueva legislación podrán privatizarse hasta en un 65% de su propiedad accionaria en un proceso gradual, previéndose que las 2 primeras empresas que entrarán en este proceso lo harán a partir del segundo semestre del presente año.

Par el período 1998-2002, el Gobierno ha definido un programa de inversiones sanitarias que asciende a US\$ 1.822 millones, estimándose que la incorporación de inversionistas privados aportará unos US\$ 818 millones en esta etapa. El programa de Gobierno aparece como insuficiente para satisfacer las necesidades que hemos cuantificado, debido a que se ha formulado sobre la base de metas poco ambiciosas en materia de tratamiento de aguas servidas, con lo cual la participación de inversión privada será más gradual que lo deseado por los propios inversionistas, no obstante lo cual se constituirá en un claro avance en la infraestructura sanitaria.

VIII.- RECAPITULACIÓN

Resumen

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

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

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

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

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

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

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

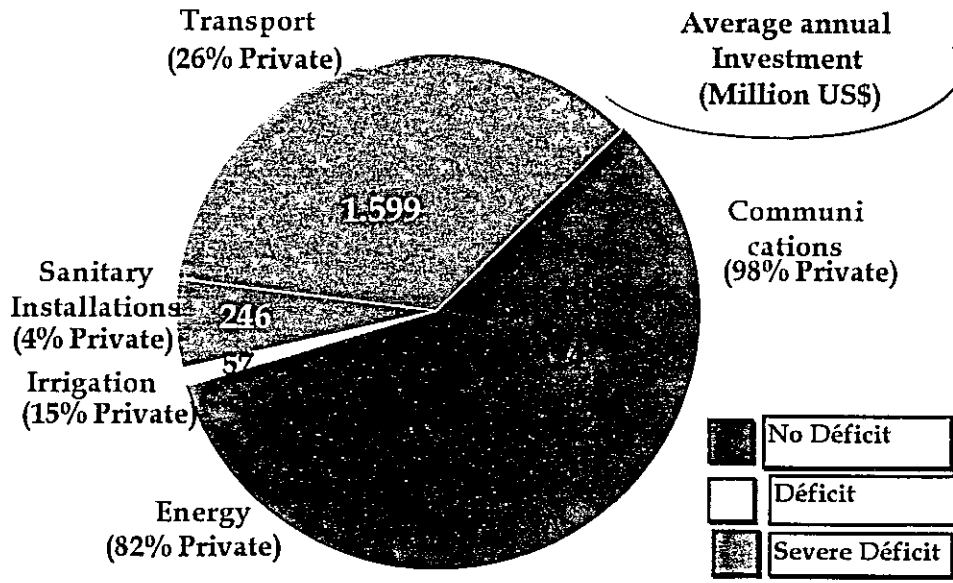
Pese a la magnitud de esta tarea, estoy cierto que en esta parte del mundo la sabremos superar con éxito, por el bien de nuestros pueblos.

Santiago de Chile, 26 de Mayo de 1998.

Losses due to inadequate Infrastructure

PROBLEM	million US\$
TRAFFIC CONGESTION IN SANTIAGO	495
DAMAGES TO TRANSPORTED FRUIT	125
TRUCK DELAY AND DETERIORATION IN ROADS	530
PHYSICAL INJURIES FROM ACCIDENTS	145
HEALTH EXPENSES.....	250
GASTROINTESTINAL DISEASES	125
SHIP DELAY IN PORTS	110
TOTAL YEARLY LOSSES	1.780

Infrastructure Condition (1996-1997)



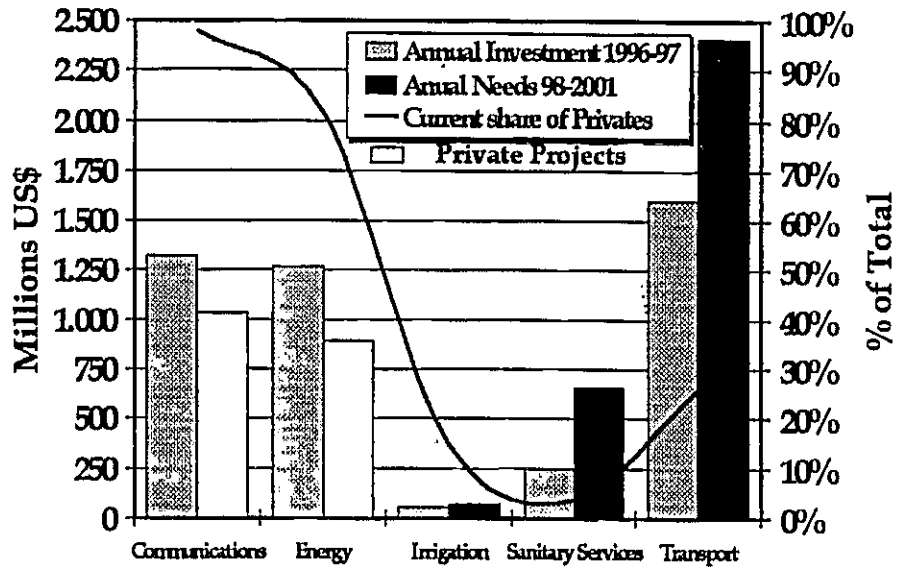
Investment and Infrastructure Needs in Chile

Infrastructure Sector	Investment (Millions US\$)		
	Actual 96-97	Needed 98-2001	
		Annual average	Total
Communications	1.324	1.035 *	4.138 *
Energy	1.267	892 *	3.569 *
Irrigation	57	74	297
Sanitary Services	246	657	2.628
Transport	1.599	2.405	9.620
TOTAL	4.493	5.063	20.252
* Portfolio of Confirmed Private Projects			

Investment and Transport Infrastructure Needs in Chile

Transport Sector	Investment (Millions US\$)		
	Actual 96-97	Needed 98-2001	
		Annual average	Total
Airports	32	54	214
Railroads	45	113	450
Ports	62	120	481
Subway	74	112	448
Urban street and speedways	281	601	2.402
Roads and Higways	1.105	1.406	5.623
TRANSPORT	1.599	2.405	9.618

Current situation of Chilean Infrastructure



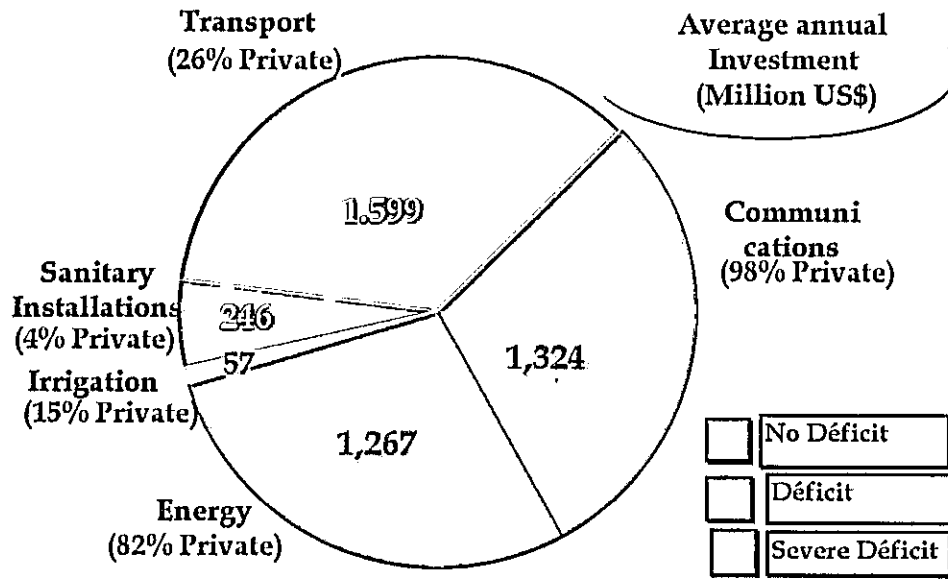
Public Works Concessions Program

Group of Projects	Concessed		In Concess	
	Nº Proj.	Million US\$	Nº Proj.	Million US\$
Route 5	8	2.284	0	0
Rural Roads	8	985	4	730
City Street and Speedways	0	0	8	1.724
Airports	5	168	4	15
Multi-sector	0	0	5	555
TOTAL	21	3.437	21	3.024

Losses due to inadequate Infrastructure

PROBLEM	in Millions US\$
TRAFFIC CONGESTION IN SANTIAGO	495
DAMAGES TO TRANSPORTED FRUIT	125
TRUCK DELAY AND DETERIORATION IN ROADS	530
PHYSICAL INJURIES FROM ACCIDENTS	145
HEALTH EXPENSES	250
GASTROINTESTINAL DISEASES	125
SHIP DELAY IN PORTS	110
TOTAL YEARLY LOSSES	1.780

Infrastructure Condition (1996-1997)



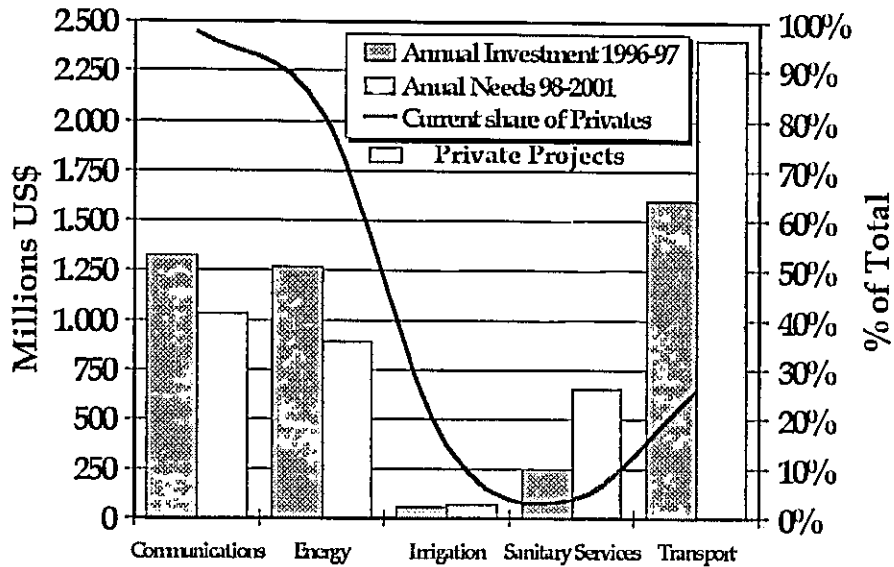
*Investment and Infrastructure Needs
in Chile*

Infrastructure Sector	Investment (Millions US\$)		
	Actual 96-97	Needed 98-2001	
	Annual average	Total	
Communications	1.324	1.035 *	4.138 *
Energy	1.267	892 *	3.569 *
Irrigation	57	74	297
Sanitary Services	246	657	2.628
Transport	1.599	2.405	9.620
TOTAL	4.493	5.063	20.252
* Portfolio of Confirmed Private Projects			

*Investment and Transport Infrastructure
Needs in Chile*

Transport Sector	Investment (Millions US\$)		
	Actual 96-97	Needed 98-2001	
	Annual average	Total	
Airports	32	54	214
Railroads	45	113	450
Ports	62	120	481
Subway	74	112	448
Urban street and speedways	281	601	2.402
Roads and Higways	1.105	1.406	5.623
TRANSPORT	1.599	2.405	9.618

Current situation of Chilean Infrastructure



Public Works Concessions Program

Group of Projects	Concessed		To Concess	
	Nº Proj.	Million US\$	Nº Proj.	Million US\$
Route 5	8	2284	0	0
Rural Roads	8	985	4	730
City Street and Speedways	0	0	8	1.724
Airports	5	168	4	15
Multi-sector	0	0	5	555
TOTAL	21	3437	21	3024

**1130-1300 SESIÓN PLENARIA IX.
ROL DEL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL EN LA SOLUCIÓN DE LA
CRISIS REGIONAL**

Orador Especial

SR. MICHAEL CAMDESSUS

Director Ejecutivo, Fondo Monetario Internacional (Washington, DC)

Moderador (por definir)

Oradores

SR. MALCOLM "STEVE" FORBES, JR.

Presidente y Gerente General, Forbes Inc.; Presidente, Empower America (EEUU)

SR. GEORGE SCHULTZ

Ex Secretario de Estado (Estados Unidos)

DR. KIHWAN KIM (confirmado)

*Presidente, Comité Coreano para la Cooperación Económica en el Pacífico (Corea)
Indonesia / Malasia*

**1300-1430 DISCURSO DURANTE EL ALMUERZO
ENFRENTANDO LA CORRUPCIÓN:
¿LA COMUNIDAD EMPRESARIAL DEBE LLEVAR LA DELANTERA?**

Comentarios e Introducción

SR. JAMES P. COONEY

Director de Asuntos Internacionales y Relaciones Públicas Placer Dome Inc. (Vancouver)

Orador Especial

SR. PETER EIGEN

*Presidente del Directorio, Transparency International (Berlín)
o Representante de OECD*

**1445-1615 SESIÓN PLENARIA X.
COREA Y ASEAN: DESAFÍOS SIMILARES Y ENFOQUES DIFERENTES**

Moderador (por definir)

Oradores

Corea / Indonesia / Malasia / Filipinas / Tailandia

**1615-1630 PALABRAS DE DESPEDIDA DEL PRESIDENTE DE LA SOFOFA
SR. FELIPE LAMARCA Presidente, Sociedad de Fomento Fabril (Chile)**

1630-1715 CEREMONIA DE CLAUSURA

Lectura de la Declaración de la Conferencia

SR. ROBERT G. LEES

Secretario General, Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (Honolulu, Hawaii)

Palabras de Cierre

SR. GARY L. TOOKER

Presidente, Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico; Presidente, Motorola Inc. (Illinois)

Anuncio de los Resultados de la Elección de los Oficiales del PBEC

SR. ROBERT G. LEES

Secretario General, Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (Honolulu, Hawaii)

Palabras del Nuevo Presidente del PBEC

Nuevo Presidente Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico

Invitación a la 32ª Reunión Anual

Presidente Comité Anfitrión de la Reunión Anual 1999

1815-1845 CONFERENCIA DE PRENSA

1900-2245 COCKTAIL Y CENA DE GALA DE CLAUSURA

11



0007091

DREN
1980522
01



AUTOR Doren Lois, Hernán

TITULO 31ª Reunión Anual...

Nº TOP. 08178