

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600

Reuniones Anuales 1996 Fondo Monetario Internacional - Grupo Banco Mundial



Seminario: Infraestructura para el Futuro Washington, D.C. Septiembre 30-Octubre 1, 1996.

"Después del éxito de los mercados : Oportunidades en Chile"

*Intervención del Ingeniero
Sr. Eugenio Velasco Morandé
Past Presidente
Cámara Chilena de la Construcción*

I Marco general

Superados los efectos de la crisis de la deuda de comienzos de los 80, Chile exhibe importantes logros en los últimos 10 años, lo que se manifiesta en un crecimiento del PIB a una tasa media anual del 6,9%. Esto ha sido posible gracias a las profundas reformas estructurales introducidas al modelo de economía prevaleciente en el país hasta mediados de los 70.

El fuerte crecimiento registrado ha sido liderado por la inversión y el desarrollo exportador. La tasa de inversión que en 1985 era de 13,3% del Producto, en 1995 alcanzó un 27,4%, en tanto que las exportaciones aumentaron desde US\$ 3.800 a 16.039 millones en el mismo período. Como además el crecimiento económico ha requerido de un flujo creciente de importaciones, en términos de volúmenes físicos el intercambio comercial de la economía chilena se ha cuadruplicado en estos 10 años.

En el contexto del modelo de desarrollo chileno, de una economía pequeña pero abierta, alejada de los grandes mercados internacionales, y al mismo tiempo orientada a la exportación y a la inserción internacional, la

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 19 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600

dotación de una adecuada infraestructura cumple un rol fundamental para las aspiraciones de crecimiento económico y desarrollo social.



Desgraciadamente, el creciente flujo comercial con el exterior no ha sido acompañado con incrementos equivalentes de inversión en la infraestructura, dejando en evidencia nuestras principales carencias.

Así, la falta de infraestructura y su deficitaria conservación están significando altos costos sociales y económicos al país, que hemos cuantificado en US \$ 1.645 millones al año, equivalentes al 2.4 % del PIB de 1995.

La pérdida de competitividad de nuestras exportaciones es un costo importante. Por su lejanía de los principales centros mundiales de consumo, Chile debe ser extraordinariamente eficiente en el transporte de bienes, cuyos precios están determinados por el mercado internacional, y donde cualquier costo adicional, por marginal que sea, debe ser asumido por el exportador. En un escenario como en el que actualmente Chile se desenvuelve, la competitividad del país como un todo debe sustentarse en la eficiencia, en la aplicación de nuevas tecnologías y en la productividad de cada uno de los eslabones de la cadena de valor.

La estratégica posición geográfica de Chile, unida a nuestra estabilidad política y económica, a la capacidad empresarial, la suficiente disponibilidad de energía y la existencia de empresas privadas eficientes que operan tanto en los sectores energético y de las telecomunicaciones, así como en los distintos tipos de servicios son ventajas que nos dan la oportunidad de convertirnos en un corredor comercial entre Asia y Oceanía y América del Sur. Para ello es preciso mejorar no sólo nuestra capacidad portuaria, sino también las carreteras y vías ferroviarias que hagan posible la integración física con los países del Mercosur.

Para evitar las actuales pérdidas y generar las nuevas oportunidades de desarrollo, la inversión anual en infraestructura deberá más que duplicarse en los próximos años.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

*Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600*

II Nuevos mecanismos para la participación privada



Por ello la decisión de las autoridades chilenas de asignar a la inversión en infraestructura pública una de las principales prioridades económicas y sociales no es un asunto trivial, sino la expresión de una visión estratégica para aprovechar las oportunidades de crecimiento que se le presentan a Chile en el futuro cercano.

Por tal razón, conscientes de la imposibilidad de afrontar el desafío sólo en base a recursos públicos, a través de diversas iniciativas legales y administrativas se han estado definiendo mecanismos para la participación del sector privado en la generación, construcción y gestión de estas obras.

Afortunadamente, en nuestro país se ha internalizado el concepto de que es el usuario y beneficiario de las obras de infraestructura quien debe pagar por ellas. Esto abre la posibilidad para que el financiamiento de obras de infraestructura se constituya en un negocio de mediano y largo plazo para los inversionistas privados.

Concesiones de Obras Públicas

La Ley de Concesiones de Obras Públicas que han tenido la oportunidad de conocer en el día de hoy, es precisamente una de las instancias de participación privada en el sector de infraestructura, básicamente asociada al desarrollo de la infraestructura vial urbana e interurbana, aunque por este sistema se están abordando también proyectos en el sector aeroportuario, de riego, defensas fluviales y de edificación pública.

Aunque las inversiones más cuantiosas están en el área vial, no me referiré a ellas, por cuanto ya han sido explicadas en la exposición anterior.

Concesiones Sanitarias

Para llevar a cabo los planes de desarrollo del sector sanitario, se

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

*Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600*



requiere una inversión de US\$ 2.348 millones en los próximos 5 años, incluida la necesidad de construir plantas de tratamiento de aguas servidas, con inversiones que pueden alcanzar los US\$ 1.500 millones. Para atraer capitales privados, está en trámite un proyecto de ley que privatiza parcialmente (65%), a través de concesiones, las empresas sanitarias estatales.

El sector portuario

El proyecto de ley para modernizar el sector portuario, transformará la estructura legal de la empresa estatal que opera los principales puertos del país (EMPORCHI), de modo de promover la competencia entre cada uno de los 10 puertos que administra, y terminar así con las ineficiencias y subsidios cruzados que hoy existen.

Aunque se ha desechado la privatización, manteniéndose la propiedad estatal de los puertos, se introducirán importantes cambios, al descentralizar la gestión de EMPORCHI en nueve filiales autónomas, abiertas a los capitales privados en la inversión y administración portuaria a través de un sistema de concesiones, tanto para el desarrollo de nuevos frentes de atraque, así como de sitios de atraque actualmente existentes, todo lo cual requerirá aproximadamente inversiones por US \$ 500 millones.


Ferrocarriles

Hace pocos años se promulgó una nueva Ley de Ferrocarriles que, vía concesiones, y pagando a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, una tarifa por el uso de la vía y los servicios asociados, permite la participación del sector privado en la operación de transporte de carga. Desde fines de 1994 opera la primera concesión de transporte de carga, adjudicada a un consorcio mixto entre EFE y empresarios privados.

Por otra parte, la empresa estatal tiene en marcha un programa de inversiones para la recuperación de las vías y del material rodante, y está en proceso la privatización de los 2.000 Km del ramal norte de la red.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600



Se está evaluando, además, la concesión del transporte de pasajeros en aquellos tramos donde la demanda haga rentable la operación; la construcción y operación de nuevas vías a través del sistema de concesiones de Obras Públicas; y un desarrollo ferroviario de tipo suburbano en las principales ciudades del país.

Todo lo anterior alcanzará aproximadamente a US \$ 458 millones de inversión.

III Perspectivas, necesidades y fortalezas

Nuestro futuro desarrollo depende críticamente de nuestra capacidad para resolver los actuales problemas de infraestructura, por lo que la apertura que se está dando en los distintos sectores de la infraestructura pública para la participación de capitales privados, tanto en el desarrollo y recuperación de dicha infraestructura como en la gestión de la misma, constituye un proceso irreversible en la satisfacción de estos requerimientos.

En este proceso también pueden participar los inversionistas y empresarios extranjeros, a través de un Estatuto especial que proporciona un marco equitativo y coherente para regular y garantizar sus inversiones.

Junto con la necesidad de estructurar los volúmenes de capital requeridos para financiar los proyectos durante el período de construcción de las obras, se precisa incorporar tecnologías modernas, tanto en lo que se refiere a equipos, instalaciones e insumos, como en procesos constructivos.

Considerando que se habrá de duplicar la inversión en infraestructura, se generará una interesante demanda de equipos, cuyo origen dependerá del servicio de post-venta, y de las condiciones de precio y fórmulas de pago que puedan ofrecer los proveedores internacionales.

En materia de tecnologías, nuestras necesidades son amplias y

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Marchant Pereira 10 - Piso 3 - Santiago
teléfono: (02) 233 1131
fax: (02) 232 7600



variadas: necesitamos aportes en nuevas alternativas para el tratamiento de aguas servidas; para el desarrollo ferroviario; en sistemas de seguridad y ayudas terrestres a la navegación aérea. También en sistemas de tarificación vial y mecanismos modernos de cobro de peajes. Así mismo en equipos de movimiento de carga portuaria, etc.

Por su parte, las empresas constructoras chilenas tienen buena capacidad instalada para abordar la construcción de las obras, lo que unido al conocimiento que tienen del sistema local de concesiones, de la geografía y topografía del país, y de la legislación laboral especial que existe para la construcción, así como de la legislación tributaria general y aquella específica establecida para las concesiones, representa un valioso know how que las califica para constituirse en socios calificados en joint ventures con empresas extranjeras, sean constructoras que aporten tecnología o capitalistas que suministren el financiamiento para la construcción y capacidad de gestión para la operación de las concesiones.

Como habrán podido apreciar, nuestras necesidades en infraestructura son urgentes y están concentradas en un corto plazo, pero existe al mismo tiempo el claro y decidido propósito de avanzar en su solución, por lo que las distintas áreas que constituyen el sector de la infraestructura pública ofrecen interesantes perspectivas de negocios entre empresas chilenas y extranjeras. Esto, sumado al interés ya demostrado por los empresarios privados para participar en esta tarea, nos hacen estar optimistas de lograr los objetivos planteados, lo que nos ayudará a alcanzar el desarrollo económico y social que anhelamos para nuestro país.

Washington, Lunes 30 de septiembre de 1996

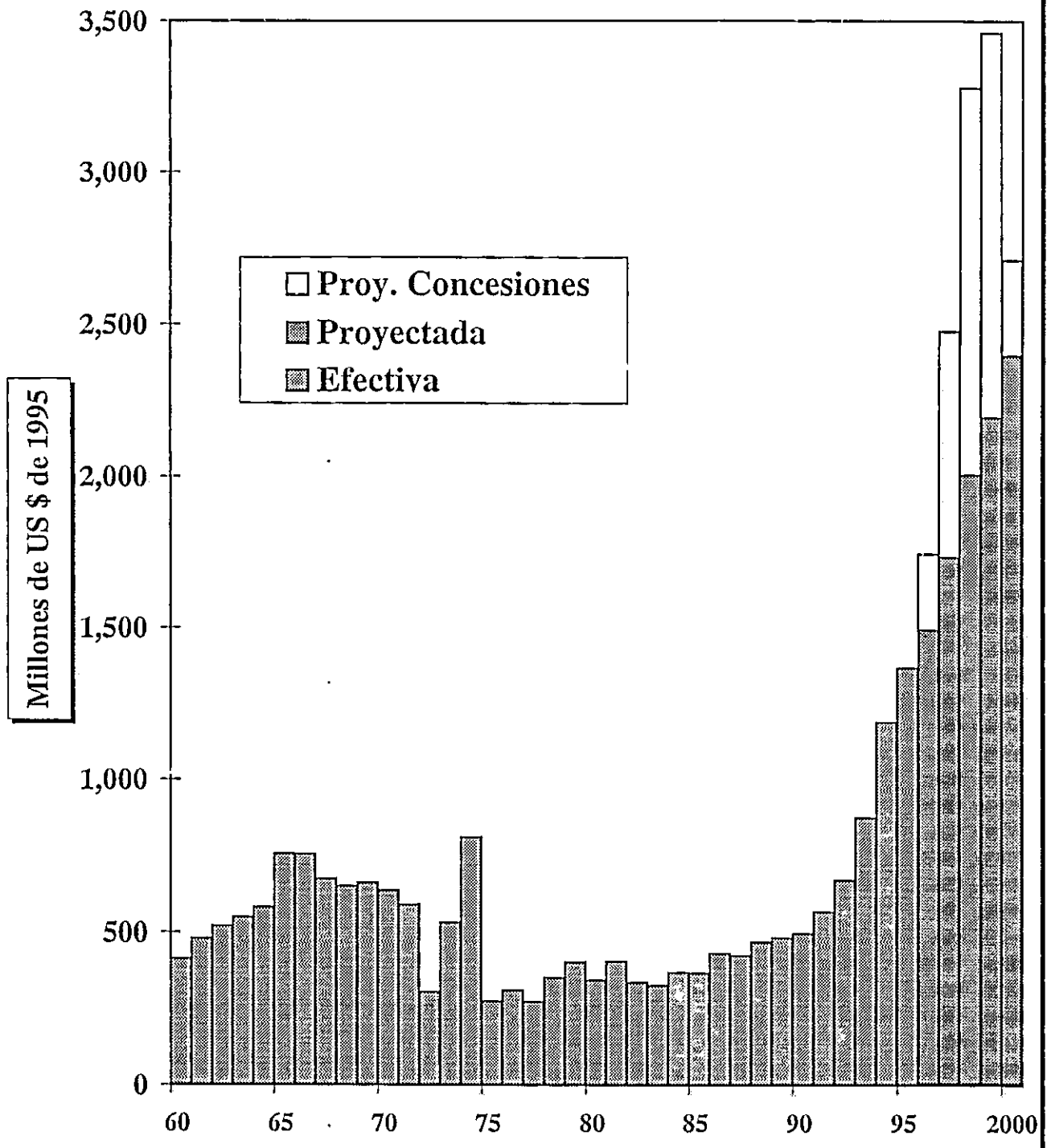
**PERDIDAS ANUALES DE COMPETITIVIDAD
POR CARENCIAS DE INFRAESTRUCTURA**

CONCEPTO	MM US\$
CONGESTIÓN EN SANTIAGO	460
DAÑOS A LA FRUTA EN CAMINOS	115
DEMORAS EN CARRETERAS Y DESGASTE DE VEHICULOS	490
DAÑOS FÍSICOS POR ACCIDENTES	135
EFFECTOS SOBRE LA SALUD	230
ENFERMEDADES GASTROINTESTINALES	115
DEMORAS EN LOS PUERTOS	100

TOTAL ITEMS CONSIDERADOS | 1,645

**FUENTE : COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA,
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE USO PUBLICO



NECESIDADES Y DÉFICITS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

SECTOR	INVERSIÓN			DÉFICITS DE INVERSIÓN
	EFFECTIVA	NECESARIA		
	1994-1995	1996-2000		
	ANUAL	TOTAL	ANUAL	ANUAL

MILLONES DE US \$ DE 1995

AREAS PRIVATIZADAS				
Energía	551	3,143	629	0
Gas	0	675	135	0
Telecomunicaciones	577	1,180	236	0
SUB TOTALES	1,128	4,998	1,000	0

AREAS NO PRIVATIZADAS				
Servicios Sanitarios	208	2,348	470	(262)
Riego	66	344	69	(3)
Transportes:				
Puentes	74	500	100	(26)
Aeropuertos	29	173	35	(6)
Ferrocarriles	24	458	92	(68)
Metro	128	573	115	0
Vialidad Urbana	226	2,519	504	(278)
Vialidad Interurbana	508	6,050	1,210	(702)
SUB TOTALES	1,263	12,965	2,595	(1,345)

TOTAL GENERAL	2,391	17,963	3,595	(1,345)
----------------------	--------------	---------------	--------------	----------------

COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Departamento de Estudios Económicos
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN