



CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

PALABRAS DE BIENVENIDA DEL SEÑOR PRESIDENTE

DON VICTOR MANUEL JARPA RIVEROS

A LA MISION "MASTER BUILDERS ASSOCIATION OF MALAYSIA"

SANTIAGO, 4 DE AGOSTO DE 1994.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**MISSION
MASTER BUILDERS ASSOCIATION OF MALAYSIA****PALABRAS DE BIENVENIDA****SR. VICTOR MANUEL JARPA RIVEROS
PRESIDENTE DE LA CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**

Es muy grato para mí recibirlos en nuestra sede, y darles la más cordial bienvenida a nombre de la Cámara Chilena de la Construcción, y en el mío propio, cuando están todavía frescos los recuerdos de nuestra visita a su hermoso país, donde nos llenamos de tantas nuevas e interesantes experiencias, y recibimos tantas atenciones.

En conocimiento de dichas experiencias, muchas empresas asociadas a nuestra Cámara, organismo homólogo a vuestra Master Builders Association, nos han expresado su gran interés en reunirse en rondas comerciales con las importantes empresas que nos acompañan esta mañana, ocasión que tendremos en el curso de este día.

Chile ha tenido en los últimos diez años un crecimiento económico sostenido, con una tasa media de incremento del PIB del 6,4% anual, basada en una estrategia de desarrollo orientada a las exportaciones y a la inserción internacional. Las exigencias de esta estrategia han demandado un serio esfuerzo de inversión, lo que ha permitido duplicar la tasa de inversión en estos 10 años, elevándola desde un 13,7% del PIB, en 1983, al 27,4% en 1993.

Acorde con la naturaleza de este desarrollo, la construcción se ha constituido en uno de los sectores más dinámicos de la economía, exhibiendo en estos diez años una tasa media de crecimiento del 10% anual. El año pasado la inversión en obras de construcción bordeó los US\$ 5.000 millones, dando cuenta del 11,2% del PIB y del 42,1% de la inversión total del país, nivel de actividad que ha permitido dar ocupación a más de 400.000 trabajadores, casi el 8% de la fuerza laboral chilena. Pese a una coyuntura de ajuste, que llevará este año a un crecimiento del sector de sólo un 2%, la construcción presenta un futuro promisorio, y muy buenas perspectivas para desarrollar negocios interesantes.

Por ahora sólo quisiera hacer algunas reflexiones sobre dos de los sectores de actividad que estoy seguro les interesan en forma especial. Me refiero al tema de las privatizaciones en el sector de Agua Potable y Alcantarillado, y a las Concesiones de Obras Públicas, específicamente de Carreteras.

En relación con el área de los servicios sanitarios, al igual que en el resto de Latinoamérica, hasta 1988 en Chile la mayoría de los servicios de agua potable y alcantarillado eran administrados directamente por el Estado. Dicha política se sustentaba en la idea de que un servicio de carácter monopólico, indispensable para el bienestar de la población, hacía necesaria la intervención estatal directa en su provisión.

A partir de esa fecha se inició un proceso de transformación y modernización del sector, cuyo objetivo fue solucionar los problemas de cobertura y de gestión, y favorecer la participación del sector privado en esta área, dándole a las empresas prestadoras de servicios sanitarios un marco legal estable para realizar inversiones a largo plazo, con un grado de certeza suficiente en cuanto a la recuperación de su inversión.

Dentro de este esquema se asignó al Estado un rol subsidiario en la provisión de los recursos, y se le atribuyó la tarea de establecer, fiscalizar y controlar el cumplimiento de las normas relativas a la calidad del servicio; las condiciones de prestación del mismo; los derechos y obligaciones de empresas prestadoras y de usuarios, así como del sistema de fijación de tarifas, función que se ejerce a través de la Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Por otra parte, se estableció un sistema en el cual el derecho a la explotación de los servicios sanitarios, es decir la concesión, es otorgado por tiempo indefinido, pudiéndose revocar este derecho sólo por causas objetivas previamente establecidas en la Ley o en el respectivo decreto de concesión.

El concesionario tiene un derecho de dominio sobre la concesión, que lo faculta a celebrar cualquier acto jurídico que transfiera todo o parte de la concesión, o el derecho de explo-

tación de la misma. Dicha transferencia está sujeta, naturalmente, al cumplimiento de ciertos requisitos y a la aprobación de la Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Como contrapartida, el concesionario tiene una serie de obligaciones relacionadas con las condiciones de otorgamiento del suministro, la calidad del servicio y el cumplimiento de las normas que le impone el Estado, entre las que destaca la obligatoriedad de servicio que tiene dentro de su área geográfica de concesión. Esto significa que las empresas prestadoras están obligadas a proporcionar el servicio a quien lo solicite en la referida área, y dentro de un cierto rango de requerimiento, determinado en el mismo decreto de concesión.

El nuevo regimen jurídico también innovó en materia tarifaria, ya que se estableció un sistema de tarificación que, en síntesis, tiene por finalidad incentivar la eficiencia en la gestión de las empresas de servicios sanitarios, permitir el traspaso paulatino de esa mayor eficiencia a los consumidores por medio del cobro de tarifas más bajas, y dar las señales adecuadas a los consumidores para la racionalización de su consumo.

Como complemento del Sistema Tarifario, se estableció la entrega de un subsidio directo y focalizado a los usuarios residenciales de escasos recursos.

En los últimos cuatro años hemos presenciado una etapa de asentamiento de la nueva institucionalidad antes descrita, por lo que no se ha avanzado mucho en el proceso de privatización de las empresas de servicios sanitarios, las que actualmente siguen siendo, en su mayoría, de propiedad del Estado, el que atiende a un 93% de la población abastecida, por lo que una preocupación permanente de nuestra Institución durante este tiempo ha sido impulsar la privatización de tales empresas, ya que, estamos ciertos, la única forma de alcanzar el pleno desarrollo del sector y de subsanar el déficit de infraestructura existente, es mediante la incorporación de inversionistas privados, puesto que el Estado difícilmente podrá en el corto plazo aumentar la inversión en el sector en la forma requerida, diagnóstico que cada vez es más compartido por las autoridades, razón que nos hace estar optimistas respecto del futuro desarrollo de esta área.

El sector sanitario representa, pues, una excelente área de acción futura para los inversionistas privados, nacionales o extranjeros, quienes deben prepararse para enfrentar el desafío que implica participar en este sector.

Sin embargo, es en el sector de la Vialidad, tanto Urbana como Interurbana, donde se precisa un mayor esfuerzo de inversión, y al que el Estado deberá orientar los mayores recursos públicos que se deben destinar a la infraestructura, tratándose de un área no privatizable en los términos antes planteados.

Por ahora se ha abierto una de las instancias de participación privada en la infraestructura pública, con la puesta en marcha de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su reglamentación, básicamente asociada, aunque no exclusivamente, al desarrollo de la infraestructura vial, mecanismo en el que no entraré en detalles, porque entiendo les ha sido explicado por las autoridades del Ministerio en el día de ayer.

Sin embargo, estimamos conveniente transmitirles nuestra particular apreciación de lo que ha sido la puesta en marcha de este sistema. Pese al reconocido interés del sector privado por participar en esta área, el sistema ha marchado más lentamente de lo deseable. Transcurridos tres años desde la promulgación de la Ley, a la fecha sólo se han licitado dos proyectos, hay sólo uno en ejecución, y el Calendario de licitaciones ha sufrido periódicas postergaciones.

Desde nuestro punto de vista, y si se tiene presente el enorme déficit de infraestructura vial existente y la incapacidad financiera del Estado para abordarlo, todo proyecto susceptible de tarificar para permitir la recuperación de la inversión que involucra, puede y debería ser concesionado, incluidos aquellos que no siendo privadamente rentables, por razones sociales o estratégicas el Estado desee promover, para lo cual deberá subsidiarlos, sea garantizando una demanda mínima por un cierto período, o de otra manera razonable.

Existe, pues, la necesidad de introducir algunas modificaciones a la Ley de Concesiones de Obras Públicas para hacerla verdaderamente operativa y para permitir la masificación del sistema, pero previamente debe comprenderse que las concesiones son servicios que se otorgan y no obras que se contratan.

Por lo pronto, se deben flexibilizar las bases de licitación, de modo que estas resuelvan todos los aspectos específicos que se presentan en cada proyecto; el MOP debe asumir la responsabilidad por la veracidad y confiabilidad de las estadísticas y el resto de los antecedentes que se entreguen dentro de dichas bases, de modo que respalden efectivamente los flujos que hacen sostenible el proyecto; deben resolverse algunas dificultades de carácter tributario en lo que dice relación con los flujos del negocio; y también deben establecerse claramente las responsabilidades en materia de las expropiaciones necesarias, aspecto que debiera estar oportunamente resuelto.

La tarifa es un factor decisivo para poder ejecutar obras públicas por concesión. En los proyectos viales las tarifas de las obras concesionadas son competitivas y/o complementarias con la tarificación de la red vial pública, por lo que la política de fijación de peajes incide significativamente en la viabilidad de las obras por concesión, razón por la cual deben establecerse criterios de tarificación objetivos, ojalá determinados y regulados por una instancia técnica independiente.

Además, considerando la importancia que se espera asuma el sistema de concesiones en la generación y gestión de la infraestructura, es indispensable reforzar la dotación profesional y capacidad técnica del Departamento responsable, ojalá elevando su rango dentro de la estructura del Ministerio.

Estas breves reflexiones sólo han tenido por propósito contribuir con nuestra opinión para que se formen una correcta apreciación de los alcances y posibilidades que puede brindarles en Chile el desarrollo presente y futuro de estos dos sectores de la infraestructura.

En el contexto de esta visión realista, estamos muy dispuestos a analizar con Uds. todas las oportunidades de negocios que en estas y otras áreas, como el turismo, resulten de su interés. Vuestra experiencia y tecnología, unida al conocimiento de la realidad y prácticas locales que pueden aportar nuestras empresas, constituirán, estamos ciertos, el valioso cimiento de una vinculación de negocios franca, estable y duradera para el desarrollo de los numerosos y urgentes proyectos de construcción que Chile requiere para transitar al siglo XXI como una nación próspera, pujante, en pos del desarrollo.

Les reitero nuestro más sinceros deseo de que tengan una estadía grata y fructífera en nuestro país.

Muchas gracias.