



GIRA EMPRESARIAL A LA UNION EUROPEA

MARCO DE INVERSIONES EN OBRAS PUBLICAS EN CHILE:

PERSPECTIVAS DE PARTICIPACION PARA LAS EMPRESAS ITALIANAS

**Exposición del
Ingeniero Sr. Eugenio Velasco Morandé
Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción,
en la Cámara de Comercio de Milán**

MARZO DE 1995

Introducción

A partir de la superación de la crisis de la deuda de comienzos de la década de los 80, nuestro país muestra importantes logros. Es así como en los últimos 10 años el Producto Interno Bruto ha crecido ininterrumpidamente en una tasa media anual del 6,5%, exhibiendo un notable aumento de las exportaciones, a un ritmo promedio de casi 10% por año. Esto se ha logrado gracias a un serio esfuerzo de inversión, que se ha elevado en estos 10 años desde una tasa del 13,3% a una del 26,5% de nuestro Producto Nacional, permitiendo desarrollar nuestros sectores tradicionales y poner en producción áreas no tradicionales, tanto en el ámbito de los recursos naturales como de las manufacturas y de los servicios.

Este éxito de crecimiento y desarrollo exportador no sólo se explica por el considerable aumento de la inversión productiva. En este período el sector privado también ha invertido en tecnología; ha eliminado ineficiencias, agilizando, racionalizando y modernizando sus procesos administrativos y de producción; ha reducido en forma gradual, pero significativamente, sus costos de producción, ganando con todo esto en competitividad, lo que le ha permitido penetrar nuevos mercados.

Infraestructura para el Desarrollo

En el contexto del modelo de desarrollo chileno, correspondiente a una economía pequeña pero abierta, orientada a la exportación y a la profundización de su inserción internacional, y dada la

desmejorada estructuración del territorio chileno, largo y angosto, y su localización geográfica, alejada de los grandes mercados internacionales, aunque estratégica respecto de la Cuenca del Pacífico, la dotación de una adecuada infraestructura pública, especialmente la relacionada con las áreas de los transportes y las comunicaciones, cumple un rol fundamental para las aspiraciones de crecimiento económico y desarrollo social.

Desgraciadamente nuestra competitividad internacional, y con ello nuestra capacidad potencial de lograr desarrollarnos aceleradamente hacia el futuro, se está viendo limitada importantemente por las carencias e insuficiencias de nuestra infraestructura, las que, pese al esfuerzo de inversión que ha podido desplegar el Gobierno en esta área en los últimos años, nos está imponiendo altísimos costos y pérdidas de recursos que merman el producto nacional.

Así, por ejemplo, sólo en Santiago, la ciudad capital, la congestión de las vías provoca pérdidas por US\$ 400 millones cada año.

El mal estado de los caminos secundarios es la causa de daños a la fruta, uno de nuestros principales rubros de exportación, durante su transporte desde los predios a las plantas, pérdidas que se estiman en torno a los US\$ 100 millones por año; en tanto que se produce un recargo de fletes, que suma otros US\$ 430 millones anuales, por demoras en carreteras y por el desgaste prematuro de los vehículos debido a la falta de conservación y consecuente deterioro de las vías interurbanas. A lo anterior se suman costos adicionales de US\$ 120 millones por los daños físicos que dejan los accidentes carreteros.

También, los efectos sobre la salud de la población asociados a diversos problemas de infraestructura, se calculan en US\$ 200 millones, a lo que hay que agregar otros US\$ 100 millones por concepto de las enfermedades gastrointestinales causadas por la falta de alcantarillado y, muy especialmente, de tratamiento de las aguas servidas.

Por su parte, actualmente la congestión portuaria está provocando demoras en los puertos que generan pérdidas por más de US\$ 85 millones cada año.

Para que tengan una idea de lo que esto representa para nuestro país, puedo señalarles que las cifras que he indicado, que no cuantifican el total de las pérdidas que origina nuestra infraestructura deficitaria, suman US\$ 1.435 millones por año (CUADRO 1), volumen de recursos que representa casi un 3,0% del PIB nacional, o, equivalentemente, el 12,4% de lo que el país exportó durante el año pasado, o bien, relacionándolo con el tema que estamos tratando, la recuperación sólo de las pérdidas aquí cuantificadas permitiría financiar, en un año, el 60% de las obras que están siendo consideradas actualmente por el Gobierno en el programa de concesiones de obras públicas, del que el Sr. Ministro García ha hecho una detallada referencia.

Por otra parte, hoy a nuestro país se le presenta la oportunidad histórica de convertirse en un corredor comercial entre América Latina y Asia, y generar una verdadera «Industria de Servicios de Infraestructura», no sólo portuaria sino que aeroportuaria, vial y ferroviaria, si aprovecha las ventajas comparativas que aún posee por su posición geográfica dentro de la Cuenca del Pacífico; su estabilidad política, social y económica; la calidad y el empuje de sus empresarios, así como la buena calidad de su mano de obra; la disponibilidad de empresas de estiba y desestiba, de servicios financieros y de telecomunicaciones; y el importante prestigio internacional que como país hemos conseguido.

Sin embargo, la experiencia demuestra que las oportunidades pueden perderse, sobre todo en un mundo tan dinámico como el actual, en el que una ventaja no es sostenible en el tiempo si se limitan o no se dan las posibilidades para desarrollarlas.

Para Chile, por lo tanto, no invertir en infraestructura oportunamente representa una pérdida de oportunidad enorme, que amaga seriamente nuestra aspiración de llegar a ser el país prestador de servicios entre América del Sur y Asia, la zona de más rápido desarrollo en el mundo en los últimos 30 años.

Este análisis se hace más preocupante si se observan los avances en materia de desregulación

y privatizaciones que están haciendo nuestros países vecinos, atrayendo capitales, incluso desde Chile, a sectores tan claves como el energético y el portuario.

Por estas razones, la importancia de la inversión en infraestructura pública ya no se discute en Chile. Evitar las pérdidas presentes y generar las nuevas oportunidades de desarrollo hacen no sólo necesario que esta se mantenga a niveles elevados, sino que es indispensable que esta crezca en forma importante en los próximos años, requiriéndose de un muy significativo esfuerzo de inversión en infraestructura, el que debe ser abordado en forma urgente, y cuya cuantificación en términos de las obras necesarias de materializar, según los estudios realizados por la Cámara Chilena de la Construcción demandan una inversión del orden de los US\$ 15.750 millones en el período 1995-2000. (CUADRO 2)

Vale la pena destacar la similitud de esta estimación con la entregada anteriormente por el señor Ministro García. De hecho, si a nuestra estimación se le suma la proyección de requerimientos de inversión en el Ferrocarril Metropolitano de Santiago, así como la de equipamientos comunitarios y en control de riegos, aguas lluvias y defensas fluviales, no considerados en las cifras de la Cámara, y se le resta la calculada para los sectores de energía y comunicaciones, sectores no incluidos por el señor Ministro, estamos hablando de cifras que oscilan entre los US\$ 10.050 y 10.100 millones.

Nuestros estudios sobre la situación actual que presenta nuestra infraestructura también coinciden con el diagnóstico presentado por el señor Ministro. Una profundización del análisis nos entrega claras evidencias del camino a seguir para solucionar nuestras insuficiencias, así como de las oportunidades de inversión que se están presentando en cada una de las distintas áreas de la infraestructura en Chile.

Sectores de la infraestructura en que la participación privada es completa o mayoritaria:

Energía Eléctrica

En el sector de la energía eléctrica está en aplicación, desde 1980, un marco regulatorio y tarifario que ha permitido la incorporación creciente del sector privado a la concesión de los servicios y a la propiedad de las instalaciones.

Actualmente el 75% de la inversión que se ejecuta anualmente en esta área la realizan empresas privadas, las que han logrado aumentos sostenidos de productividad y eficiencia, una alta cobertura y avances importantes en la calidad del servicio, aparte de una situación financiera sana y una operación rentable.

Como bien dijo el señor Ministro, no existen insuficiencias energéticas actualmente en el país, y se cuenta con empresas robustas, cuyos programas de desarrollo permiten asegurar que están en condiciones de satisfacer la demanda prevista para el mediano y largo plazo. Así, tales empresas, que mantienen programas de desarrollo de largo plazo, disponen de una amplia carpeta de proyectos ya confirmados para la construcción de nuevas centrales hidroeléctricas y térmicas, aparte de ampliación de otras ya existentes, y de otros proyectos de infraestructura para el suministro y la distribución de energía eléctrica, y cuya ejecución contempla una inversión del orden de los US\$ 3.000 millones de aquí al año 2000, carpeta de obras a la que se agregan otros proyectos en etapas más preliminares o proyectados del 2000 en adelante, y que suman inversiones por otros US\$ 6.000 millones. Cabe destacar, también, la existencia de interesantes proyectos en el sector de Gas, que contemplan la ejecución de gasoductos que permitan traer desde países vecinos este tipo de combustible, tanto para atender las demandas de suministro domiciliario como asociados a algunas de las centrales térmicas proyectadas para el futuro próximo.

Así pues, el éxito alcanzado por las empresas eléctricas privadas chilenas, les ha permitido iniciar un proceso de internacionalización e incursionar crecientemente en países vecinos, como Argentina y Perú, donde están realizando importantes inversiones y transmitiendo nuestro know-how y capacidad empresarial.

Telecomunicaciones

Por su parte, el sector de las telecomunicaciones chileno, que en 1984 era operado en un 92% por empresas estatales, fue totalmente privatizado entre los años 1985 y 1990, registrándose actualmente una fuerte participación de capitales extranjeros.

Este sector ha sido, tal vez, el más dinámico de la economía en los últimos años, y exhibe un notable nivel de eficiencia y gran desarrollo tecnológico, generándose en pocos años en esta área de la infraestructura una de las importantes ventajas competitivas con que cuenta hoy nuestro país, probablemente un hecho inimaginable tan sólo hace quince años atrás.

En los últimos años se ha venido perfeccionando la legislación del sector, así como su marco regulatorio y tarifario, y las empresas privadas tienen importantes programas de inversión que, según sus personeros, se elevan a los US\$ 2.700 millones en los próximos seis años, asegurando un desarrollo eficiente del sector.

En estos dos sectores, el de la energía eléctrica y el de las telecomunicaciones, se demuestra cómo la existencia de reglas claras y adecuadas, establecidas a través de una institucionalidad eficiente y un marco regulatorio moderno y transparente, no sólo asegura que se satisfagan los requerimientos sectoriales de inversión en infraestructura, sino que se constituye en un factor vital para generar ventajas competitivas y promover los procesos de internacionalización.

Ello también corrobora el hecho que las políticas gubernamentales exitosas son aquellas que crean un entorno adecuado, que permite al sector privado desarrollarse a través de empresas rentables, eficientes y altamente competitivas. En la formulación, regulación y control de estas políticas el Estado cumple un rol crucial, pero definitivamente se ha demostrado que la mejor fórmula es que sea el sector privado el responsable de la producción de los bienes y de la prestación de los servicios que se generan.

Sectores en que la participación privada no existe o es insuficiente:

Contrariamente a lo que está sucediendo en los sectores antes descritos, en el área del transporte, en todos sus modos: vial urbano e interurbano, portuario, aeroportuario y ferroviario; y en el sector de la infraestructura de los servicios sanitarios, especialmente en lo que dice relación con el tratamiento de las aguas servidas, se presentan graves déficits de infraestructura, que están constituyéndose en un serio «cuello de botella» para nuestro desarrollo futuro. Es precisamente en estas áreas donde la responsabilidad de producir, invertir y proporcionar el servicio está entregada actualmente, total o mayoritariamente, a empresas estatales.

Consistentemente con la proyección de requerimientos de inversión antes presentada, y sobre la cual existe hoy un amplio consenso en el país, para resolver las carencias y realizar las nuevas obras requeridas, se precisa aumentar en US\$ 900 millones anuales los actuales niveles de inversión en los sectores de la infraestructura todavía en manos estatales, lo que equivale a más que duplicar la inversión ejecutada en tales áreas, llevándola desde los US\$ 775 millones anuales, que como promedio se invirtieron en el último bienio, a US\$ 1.675 millones por año durante el próximo sexenio.

Pero el Estado no dispone de suficientes recursos para cubrir este déficit de inversiones y atender simultáneamente los requerimientos de gasto e inversión social, de modo que la necesidad de mantener la sana y deseable disciplina fiscal que el país ha exhibido por muchos años, obliga a los proyectos de infraestructura a competir por los fondos fiscales, frente a las demandas de salud, educación, justicia y seguridad pública, sectores donde generalmente el gasto público tiene mayor rentabilidad social.

Consciente de esta realidad, de la imposibilidad de afrontar el desafío sólo en base a recursos públicos, y reflejando la preocupación del Gobierno por esta situación, nuestras autoridades han declarado expresamente la necesidad de incrementar la inversión en Obras Públicas como una de las principales prioridades económicas y sociales del país, indicando que para ello será necesari-

rio realizar un esfuerzo macizo en el que debe participar el Estado, pero por sobre todo y muy especialmente, el sector privado a través de su participación en la generación, construcción y gestión de obras de infraestructura pública.

Es así como el marco de inversión en infraestructura pública contenido en el Programa de Gobierno del Presidente Frei contempla, junto con un incremento del orden del 40% de la inversión fiscal en infraestructura en los años que median entre 1994 y 1998, una proyección optimista de crecimiento de la inversión privada, principalmente asociada a las áreas de transporte y servicios sanitarios. Esta participación en materia de inversiones en obras públicas puede tomar diversas formas, las que analizaré desde la perspectiva de los distintos tipos que ella reviste, y de las reales oportunidades que se presentan en cada uno de los sectores. (CUADRO 3)

Puertos

El notable desarrollo exportador que se ha registrado en Chile en los últimos años, unido al fuerte incremento del volumen físico de importaciones que ha requerido la expansión de la producción, ya ha superado los avances logrados con la modernización portuaria desarrollada en la década de los 80 en nuestro país, y 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 una mayor actividad de comercio exterior, por la conveniencia de dar servicio a países vecinos, y por el aumento del cabotaje interno cuando se exija al transporte carretero —como está previsto— pagar por el uso de la infraestructura y por los costos ambientales que provoca.

De los 32 puertos y terminales que constituyen la infraestructura portuaria nacional, los 11 principales puertos del país, por su tamaño, localización geográfica, tanto desde el punto de vista de su distancia a los principales centros de producción como de la mejor aptitud de las bahías donde están emplazados, de sus facilidades de acceso, y de las ventajas que presentan para futuras expansiones, están bajo administración del Estado a través de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI).

Aunque el volumen total de carga portuaria movilizada se comparte casi por igual entre los puertos y terminales especializados privados, generalmente asociados a la actividad productiva específica de sus propietarios, y los puertos estatales, estos últimos transfieren el 85% de la carga general compuesta por contenedores, fruta, madera, cobre y otros (nuestros principales productos de exportación), lo que, en términos de valor monetario, explica la gran relevancia de EMPORCHI en el comercio internacional chileno y su implicancia en la competitividad de nuestra producción exportable, la que se está viendo seriamente afectada por cuanto la mayor parte de los puertos estatales que administra actualmente sobrepasan los límites de ocupación internacionalmente aceptados y presentan niveles de congestión. Esta relevancia de EMPORCHI se ve fuertemente afectada porque dicha empresa tiene un rol normativo y operativo a la vez.

Aunque el sector privado ha mejorado los rendimientos portuarios, innovando en los sistemas e incorporando maquinaria especializada y de acuerdo a estándares internacionales para algunos tipos de carga, se debe elevar la eficiencia en el uso de las instalaciones semifijas al costado de los muelles, donde los privados se han visto impedidos de realizar las inversiones necesarias.

Pese a ello, como ya señalé, nuestra posición geográfica, junto a la estabilidad política y económica, la disponibilidad de empresas eficientes en los distintos tipos de servicios portuarios y nuestro know-how y dinámica empresarial, todavía nos otorgan ventajas para convertirnos en la puerta de salida hacia el Pacífico de la mayor parte de América Sur.

Pero para hacer frente a tal desafío, se debe complementar el actual modelo de competencia al interior de los puertos chilenos, con una competencia entre ellos, centrando en el sector privado el esfuerzo necesario para compatibilizar el desarrollo portuario con las necesidades de nuestro comercio exterior.

Para ello están en estudio nuevos cambios legales e institucionales requeridos, para establecer una Autoridad que sólo dicte las normas, desligada de la operación portuaria; un sistema de concesiones marítimas con algún tipo regulado de propiedad; y sistemas tarifarios claros y predefinidos para los servicios del puerto. El mismo director de EMPORCHI ha destacado la necesidad de modernizar el sector, transformando la actual estructura de la Empresa en sociedades anónimas independientes en cada uno de los puertos que posee, con el fin de promover la competencia entre ellas y terminar con ineficiencias y subsidios cruzados que hoy subsisten.

Sin embargo, creemos que la adopción de las decisiones y acciones que se necesitan se han dilatado excesivamente en este sector que ofrece grandes oportunidades de inversión para el sector privado, las que no podrán materializarse mientras persistan las indecisiones o sólo se planteen soluciones a medias, lo que más temprano que tarde puede significar pérdidas irreparables no sólo al sector sino al país como un todo.

No obstante, considerando que las autoridades de Gobierno ya han tomado nota de estos problemas y que el señor Ministro de Transportes ha ofrecido recientemente enviar al Parlamento un proyecto de ley para modernizar EMPORCHI, se abre la posibilidad de estar optimistas sobre esta materia, siempre que, reiteramos, se avance rápido en las soluciones.

Aeropuertos

En relación a nuestro sistema aeroportuario, la acelerada integración de Chile al mundo en los últimos años y el fuerte crecimiento de la actividad económica han significado que entre 1985 y 1994, por ejemplo, el número de pasajeros en las rutas nacionales haya aumentado desde 560.000 a más de 1.200.000, y que el tráfico internacional ha crecido a un ritmo aún más fuerte, alcanzando a más de 3.000.000 de pasajeros durante el año pasado, mientras el tráfico de carga en los últimos 7 años se ha incrementado en un 200%.

El país cuenta con la infraestructura aeroportuaria de la ciudad de Santiago y con una red troncal de 15 aeropuertos para atender al flujo nacional e internacional de pasajeros, y el comercio exterior.

Un análisis objetivo de la situación actual muestra que la mayoría de estos aeropuertos requieren de modernizaciones. Las medidas van desde mejoras en los servicios propios de un terminal aéreo hasta la construcción de nuevos aeropuertos, pasando por ampliaciones y refuerzos de pistas y adquisición de sistemas terrestres para facilitar las operaciones de despegue y aterrizaje.

Actualmente no existe un sistema de tarificación del sector. Lo que hay es un sistema de tasas, derechos, concesiones, arriendos y otros impuestos cobrados a las líneas aéreas y usuarios privados, que financian el presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dependiente de la Fuerza Aérea, para desarrollar sus programas de inversión y gastos operacionales, pese a lo cual todas las decisiones y el control están entregados a organismos estatales, como la Junta de Aeronáutica Civil, que planifica, dirige aprueba inversiones y convenios operacionales, la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, que estudia los proyectos y contrata la construcción, y la citada DGAC, que califica, aprueba las obras, controla y fiscaliza los aeropuertos y el tráfico aéreo, dicta normas, recauda los derechos y tasas aeronáuticas, modifica y controla los presupuestos, y propone las tasas y derechos que luego cobra y percibe como fuente de financiamiento del sector.

Creemos que en un marco de competitividad y desarrollo económico, donde el mercado y los elementos que facilitan una sana competencia son los principales factores de crecimiento, a la Fuerza Aérea se le debería permitir desarrollar un nuevo escenario de soberanía nacional, más técnico, liberándola de responsabilidades en los aspectos comerciales de la aviación, por completo ajenos a la reconocida calidad de su formación profesional.

La red de aeropuertos como un todo, incluido el de Santiago, debiera ser concesionada en gran parte, para que las empresas privadas puedan realizar las inversiones requeridas por un sector aerocomercial eficiente, competitivo y con reglas claras y no distorsionadas por objetivos dispares.

Por lo pronto, ya se están dando avances en la dirección correcta al haberse aceptado dentro del Programa de Concesiones de Obras Públicas algunos proyectos de gestación privada para ejecutar por este mecanismo algunas obras en el sector.

Ferrocarriles

Nuestro país fue precursor en el continente en materia de transporte ferroviario, produciéndose un notable desarrollo en este sector hasta mediados de siglo, permitiendo la incorporación a la vida económica y social del país de vastas extensiones territoriales hasta entonces aisladas. Sin embargo, con la construcción de la carretera longitudinal panamericana este medio paulatinamente perdió importancia, entrando en un claro retroceso desde entonces.

La infraestructura ferroviaria nacional cuenta con tres sectores característicos: El Ferrocarril que une el puerto Arica, en el extremo norte del país, con la ciudad de La Paz en Bolivia, con una línea de trocha angosta de 205 km. de extensión en territorio chileno, desvinculada del resto de la red ferroviaria nacional y que es administrada por el Estado a través de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE); la red norte, de 1.900 kms. de extensión, también de trocha angosta, exclusivamente destinada al transporte de carga, que depende del Estado a través de FERRONOR, con algunos ramales operados por empresas privadas o estatales; y la red sur, vía troncal básica que corre desde Santiago a Puerto Montt, construida y operada por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, que cuenta con 4.165 kms. de vías que conectan con los principales puertos del país y las zonas agrícolas hacia la cordillera. Hoy por hoy esta red está siendo utilizada sólo al 10 o 15% de su capacidad, con bajas densidades de tráfico y elevados costos fijos, encontrándose gravemente deteriorada por falta de mantenimiento debido a la incapacidad financiera de la empresa estatal, que durante largos años viene sufriendo pérdidas operacionales que deben ser cubiertas por el Estado.

Hace un par de 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 del sector privado en la operación de transporte de carga y, eventualmente también en el de pasajeros, si las condiciones de rentabilidad logran atraer inversionistas, y es así como a fines del año pasado se abrió la primera licitación y se realizó la adjudicación de una concesión de transporte de carga.

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 positivo programa de inversiones para la recuperación de las vías y del material rodante, por un monto total de US\$ 80 millones, el que en todo caso es insuficiente ya que los requerimientos mínimos estimados superan los US\$ 100 millones, aunque la inversión deseable en el próximo sexenio incluso se eleva a los US\$ 420 millones.

Vialidad

Sin embargo, no cabe duda que en materia de infraestructura de transporte es en el sector de la Vialidad donde se precisa un mayor esfuerzo de inversión, toda vez que aquí se requiere invertir US\$ 6.300 millones en el sexenio 1995-2000.

Vialidad Interurbana

El señor Ministro García ya les ha presentado un diagnóstico de este sector, ilustrándolos sobre las características y actual estado de la infraestructura vial interurbana chilena. A tal diagnóstico que en nuestra Cámara compartimos, sólo puedo comentarles que en la actualidad nuestra red vial es similar a la existente a principios de los años 70, no obstante que en estos 25 años el flujo vehicular casi se ha cuadruplicado.

Para resolver esta situación, que está haciendo crisis, se hace necesario abordar un plan de inversiones en conservación vial para dejar a lo menos un 55% de la red en buen estado y un 36%

en regular estado, y ejecutar un plan mínimo de mejoramientos de estándares, que permita elevar a 21.000 kms. los caminos pavimentados y aumentar la extensión de la doble calzada de la red troncal desde los actuales 300 kms. a 1.500 kms. Además se requiere materializar nuevos accesos expeditos y seguros a cada una de las ciudades que sirve dicha red troncal en toda su extensión de 3.100 kms., todo lo cual las propias autoridades de Gobierno estiman representa una inversión del orden de US\$ 600 millones anuales, como les ha informado el señor Ministro.

Además, sin embargo, como parte integrante de este plan de mejoramiento vial, deben realizarse otras obras anexas —no siempre debidamente apreciadas— para disminuir la alta tasa de accidentes carreteros, como señalizaciones horizontales y verticales, demarcaciones, iluminación, defensas camineras, ciclovías y pasarelas peatonales, y abordarse la construcción de accesos expeditos a los principales puertos del país, que no se interfieran con las redes urbanas de esas ciudades-puerto.

Otras medidas se refieren a la necesidad de modernización del sistema de pesaje y de control de peso por eje, ya que su exceso afecta exponencialmente la duración de los caminos.

A pesar 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 1993 y 1994, elevándolos desde US\$ 345 millones anuales a US\$ 700 millones por año de aquí al año 2000.

Es precisamente para abordar este desafío que se han abierto instancias de participación privada en el sector con la puesta en marcha de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, sistema básicamente asociado al desarrollo de la infraestructura vial aunque no exclusivamente referido a ella —sobre el que no me extenderé porque el señor Ministro ya se los ha explicado en detalle— que contempla un programa de licitaciones por más de US\$ 2.418 millones, de los cuales US\$ 2.306 millones corresponden a proyectos viales. (CUADRO 4)

Aunque existe un reconocido interés del sector privado por participar en este sistema, transcurridos más tres años desde la promulgación de la ley, a la fecha sólo se han adjudicado tres proyectos, de los que hay 2 en ejecución, lentitud que puede atribuirse a que se trata de un mecanismo nuevo donde no existen experiencias nacionales anteriores que sirvan de referencia para optimizar el uso del sistema, situación que gracias a un trabajo conjunto entre los sectores público y privado, en estos días está por ser en gran parte resuelta con la eventual aprobación de un proyecto de perfeccionamiento de esta Ley de Concesiones, para hacerla más ágil y operativa.

En Europa ya existe experiencia en el uso de este mecanismo y reconocimiento de sus positivos efectos para satisfacer las cada más exigentes demandas de transporte, así como de las posibilidades de negocios que se generan al permitir a los privados participar en esta «nueva industria» que, desde corta data, se ha empezado a desarrollar en el mundo.

Vialidad Urbana

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 desincentivar y racionalizar la demanda. Sólo en el presente sexenio se precisará invertir US\$ 2.100 millones en vialidad urbana, en circunstancias que hoy se invierten sólo US\$ 150 millones por año. El plan de inversiones será complementado con medidas de mejoramiento de las gestiones de transporte y de tránsito.

Por ahora se encuentra en trámite un 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, en general, y urbana, en particular, sea que se trate de proyectos nacidos de la iniciativa pública o de la iniciativa privada.

Servicios Sanitarios

En el sector de los servicios sanitarios, según los cálculos realizados en nuestra Institución, se requiere una inversión promedio del orden de los US\$ 400 millones anuales en los próximos 5 años para poder llevar a cabo los planes de desarrollo que impone el sector, cifra que incluye la urgente necesidad de construir plantas de tratamiento de aguas servidas, las que por sí solas 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, pero que es imperativo abordar a la brevedad puesto que constituye un tema altamente sensible y un aspecto esencial para poder materializar nuestras aspiraciones de consolidar acuerdos comerciales con bloques o países desarrollados.

En esta área, desde 1988 se han dictado varios cuerpos legales que estructuran un nuevo marco legal, completo, moderno y coherente para su desarrollo, y que posibilita el traspaso de estos servicios al sector privado, reservándose el Estado las funciones de formulación de políticas, regulación normativa y de fiscalización de la calidad y cobertura.

Actualmente operan 20 empresas concesionarias de servicios sanitarios, de las cuales 13 son estatales y mantienen una participación del 93% en estos servicios. La concesión de servicios sanitarios otorga el derecho de dominio sobre ella, la que en todo o parte puede ser objeto de transferencia de dominio o del derecho de explotación de la misma, procedimiento denominado «subconcesión», siempre y cuando estos actos jurídicos sean previamente aprobados por el organismo normativo, que en Chile corresponde a la Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Recientemente se han licitado 3 subconcesiones de servicios dentro del área de concesión de empresas públicas, y está en proceso de definición una nueva estrategia para el sector, dentro de la cual se decidirán las formas y alcance de la privatización en esta área de la infraestructura.

Las alternativas de participación privada van desde la licitación de algunos servicios, los contratos de gestión con inversión, hasta la venta parcial o total de la propiedad de las empresas al sector privado. No obstante, urge una decisión oficial del gobierno sobre la materia para que de una vez por todas esta mayor participación se materialice y así el sector privado pueda aumentar la eficiencia y mejorar los niveles de servicio de estas empresas, así como para asegurar los importantes requerimientos de inversión que se enfrenta en el área. La evidencia mundial muestra, por ejemplo, aquí en Europa, como en Gran Bretaña los Servicios Sanitarios han mejorado ostensiblemente a partir del proceso privatizador que se inició en 1990.

Perspectivas de Participación para las Empresas Italianas

Del análisis que les he expuesto se desprende claramente que Chile necesita imperiosamente una urgente y fuerte inversión en infraestructura, y por lo tanto debería presentar excelentes oportunidades de negocios en dicho sector de la infraestructura.

Como mencioné, el Gobierno ha asignado explícitamente primera prioridad a la solución de los problemas de este sector, por lo que está abocado a la más rápida implementación de medidas para atraer crecientes flujos de inversión privada, tanto por la vía de las concesiones como de la privatización total o parcial de empresas públicas que operan en el sector.

Estas oportunidades están también abiertas para los inversionistas extranjeros, quienes pueden acogerse a un Estatuto de Inversión Extranjera, instrumento de fomento a la inversión que establece beneficios y garantías para la internación y reexportación de capitales.

Este Estatuto garantiza al inversionista extranjero un trato no discriminatorio, libre acceso al mercado de divisas y la no intervención del Estado en sus actividades.

El futuro desarrollo de Chile está ligado a la inversión que seamos capaces de canalizar para resolver nuestras necesidades de infraestructura pública, tarea que demandará el esfuerzo comparado del Estado y de los inversionistas privados, tanto nacionales como extranjeros.

Nuestra estrategia de desarrollo nacional está irremediabilmente determinada por nuestra

condición de una economía pequeña y abierta. En este sentido desde larga data Europa en general, e Italia en particular, han sido y seguirán siendo importantes socios comerciales, representando la Comunidad Europea casi un cuarto de nuestro volumen de intercambio con el mundo, e Italia, con una participación importante, se encuentra entre los 10 principales países con los que mantenemos vínculos comerciales. No es casualidad que en los últimos 10 años sus exportaciones a Chile se hayan incrementado desde US\$ 50 millones en 1985, hasta casi US\$ 350 millones, el año pasado.

Junto con ello y más allá del intercambio comercial, creemos que con empresas de vuestro país podemos establecer interesantes relaciones de negocios en algunas de nuestra áreas deficitarias de infraestructura. Así por ejemplo, Uds. tienen una importante experiencia y un gran desarrollo ferroviario, con lo que pueden entregar un aporte sustancial en este sector, de modo de ayudarnos a recuperar este medio de transporte, definiendo soluciones y desarrollando las inversiones que necesitamos.

Igualmente, como antes he señalado, el sector portuario ofrece un campo de vastas proyecciones para el desarrollo de inversiones y formación de joint ventures entre empresas chilenas e italianas.

También están abiertas las puertas para realizar inversiones en los demás sectores de la infraestructura de transporte, como por ejemplo en las concesiones de obras viales —sector donde ustedes exhiben índices de cobertura y porcentajes de pavimentación de excepción— así como en concesiones sanitarias para la construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas.

Hasta ahora los empresarios chilenos hemos podido salvar la mayoría de los obstáculos para colocar a Chile en la senda del desarrollo. Estamos ciertos que una vez más sabremos afrontar con éxito este nuevo desafío, y la posibilidad de hacerlo a través de una cooperación mutua con países como el vuestro, nos hace estar optimistas de poder lograrlo.

CUADRO N° 1

PERDIDAS ANUALES DE COMPETITIVIDAD
POR CARENCIAS DE INFRAESTRUCTURA

CONCEPTO	MM US\$
CONGESTION EN SANTIAGO	400
DAÑOS A LA FRUTA EN CAMINOS	100
DEMORAS EN CARRETERAS Y	
DESGASTE DE VEHICULOS	430
DAÑOS FISICOS POR ACCIDENTES	120
EFFECTOS SOBRE LA SALUD	200
ENFERMEDADES GASTROINTESTINALES	100
DEMORAS EN LOS PUERTOS	85
TOTAL ITEMS CONSIDERADOS	1.435
FUENTE: COMISION DE INFRAESTRUCTURA, CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION	

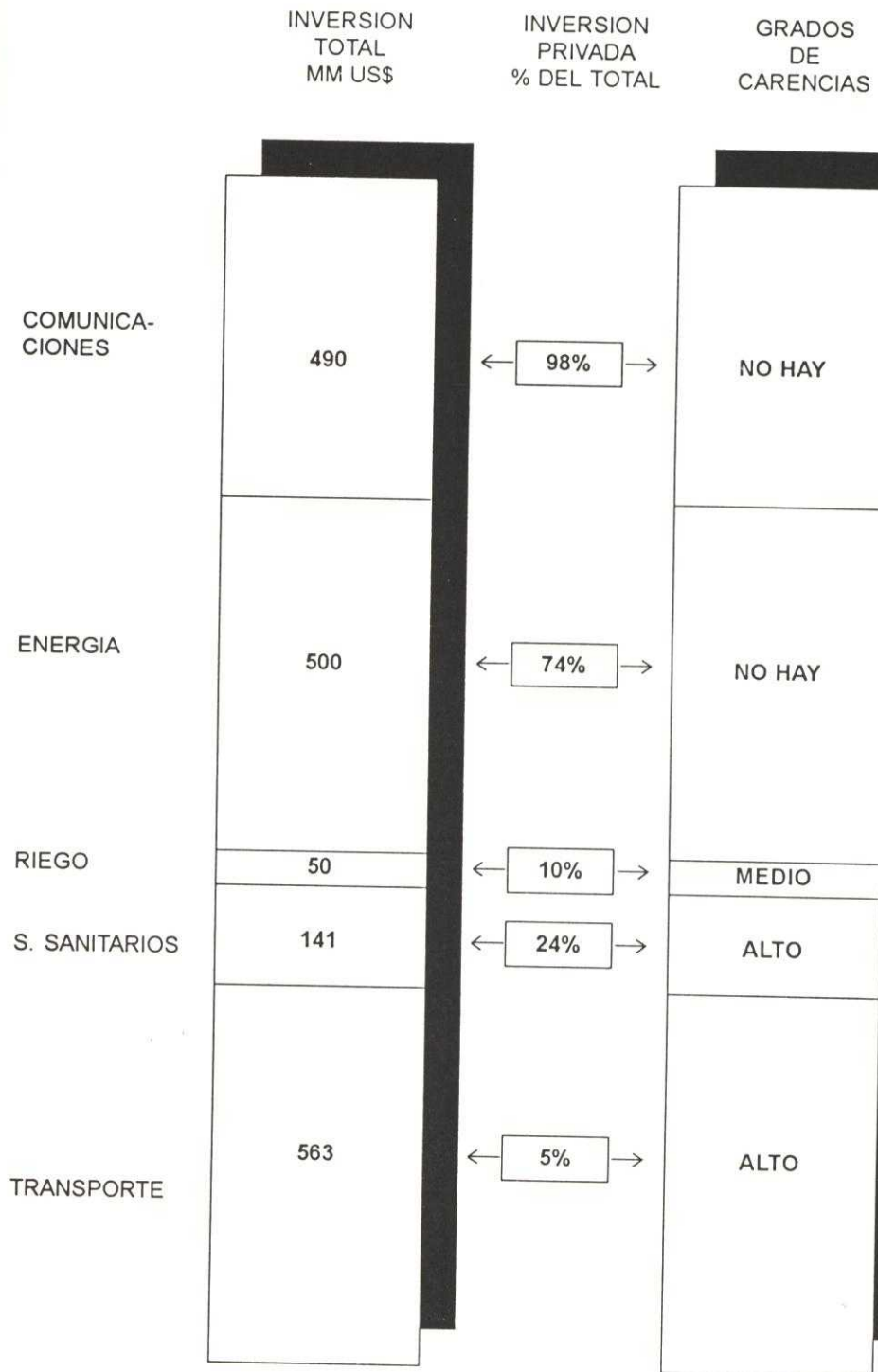
CUADRO N° 2

NECESIDADES Y DEFICITS DE
INVERSION EN INFRAESTRUCTURA

SECTOR	INVERSION			DEFICITS DE INVERSION ANUAL
	EFFECTIVA 93-94 PROM.ANUAL	NECESARIA 95-2000 TOTAL	PROM. ANUAL	
	MILLONES DE DOLARES			
SERVICIOS				
ELECTRICOS	500	3.000	500	0
TELECOMUNICACIONES	480	2.700	450	0
SANITARIOS	150	2.400	400	(250)
TOTAL SERVICIOS	1.130	8.100	1.350	(250)
TOTAL RIEGO	50	330	55	(5)
TRANSPORTES				
PUERTOS	48	420	70	(22)
AEROPUERTOS	24	180	30	(6)
FERROCARRILES	8	420	70	(62)
VIALIDAD URBANA	150	2.100	350	(200)
VIALIDAD INTER URBANA	345	4.200	700	(355)
TOTAL TRANSPORTES	575	7.320	1.220	(645)
TOTAL GENERAL	1.755	15.750	2.625	(900)
FUENTE : COMISION DE INFRAESTRUCTURA, CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION.				

GRAFICO N° 1

SITUACION RELATIVA DE LA INFRAESTRUCTURA (1993)



CUADRO N° 3
MARCO DE INVERSION EN INFRAESTRUCTURA 1994 - 1998 E INVERSION ESTIMADA 1990 - 1993
 (En Millones de dólares de 1993)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
INVERSION SECTORIAL									
Aeropuertos	4,9	6,2	12,1	34,9	13,0	20,0	29,0	9,0	10,0
Arquitectura	81,4	60,5	54,3	57,3	61,5	65,1	69,0	73,0	77,3
Obras Portuarias	3,3	15,8	28,0	38,1	24,0	28,0	18,0	13,0	8,0
Riego y Cuencas	9,8	16,3	41,6	52,2	50,0	40,0	49,0	60,0	64,0
Vialidad Interurbana	183,3	240,6	273,4	294,5	343,0	511,0	585,0	629,0	640,0
Vialidad Urbana	62,4	52,5	87,6	114,6	152,0	217,0	231,0	267,0	300,0
Subtotal	345,1	391,9	494,9	591,6	643,5	881,1	981,0	1.051,0	1.099,3
INV. DESCENTRALIZADA									
FNDR (MOP-ESS-VialUrb)	38,6	48,8	54,4	56,3	59,6	63,2	67,0	71,0	75,3
Municipalidades	34,0	39,7	45,4	45,4	48,1	51,0	54,0	57,3	60,7
Subtotal	72,6	88,5	99,8	101,7	107,7	114,2	121,0	128,3	136,0
EMPRESAS ESTATALES									
Empresa Portuaria	8,4	9,4	7,5	10,2	5,7	6,0	6,4	6,8	7,2
FF.CC. del EE.	1,5	2,0	1,9	2,0	35,0	35,0	35,0	5,0	6,0
Metro	10,3	2,0	10,4	26,0	37,0	90,0	90,0	83,0	30,0
Empresas Sanitarias	52,0	82,7	108,8	127,4	179,0	136,0	123,0	119,0	107,0
Subtotal	72,2	96,1	128,6	165,6	256,7	267,0	254,4	213,8	150,2
SUBTOTAL INV. PUBLICA	489,9	576,5	723,3	858,9	1.007,9	1.262,3	1.356,4	1.393,1	1.385,5
EMPRESAS PRIVADAS									
Empresas Sanitarias	11,3	11,3	11,3	17,0	17,5	18,1	18,6	19,2	19,7
Puertos Privados	2,3	15,0	25,0	10,0	22,0	57,0	52,0	23,0	15,0
Concesiones Viales	0,0	0,0	0,0	9,1	53,0	224,0	295,0	210,0	211,0
Interurbanas	0,0	0,0	0,0	9,1	53,0	188,0	213,0	137,0	138,0
Urbanas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,0	82,0	73,0	73,0
Concesiones Aeropuertos	0,0	0,0	0,0	0,0	16,0	8,0	0,0	5,0	5,0
Riego y Cuencas	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	28,0	38,0	38,0	23,0
FF.CC. Privados	0,0	0,0	0,0	0,0	22,7	22,7	34,0	34,0	35,0
EE. Sanitarias Públicas	0,0	0,0	0,0	0,0	23,0	60,0	86,0	105,0	325,0
Subconcesiones A.P. y Alc.	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	13,0	21,0	30,0	38,0
Tratamiento Aguas Servidas	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0	47,0	65,0	75,0	287,0
SUBTOTAL INV. PRIVADA	13,6	26,3	36,3	36,1	156,2	417,8	523,6	434,2	633,7
TOTAL	503,5	602,8	759,6	895,0	1.164,1	1.680,1	1.880,0	1.827,3	2.019,2

FUENTE: Síntesis del Programa de Infraestructura y Transporte del Gobierno.

CUADRO N° 4
PLAN DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS 1993-1998
(Llamado de licitaciones por año)

PROYECTOS	Inversión Estimada (MM US\$)	AÑO DE LICITACION					
		93	94	95	96	97	98
(Millones US\$)							
GRUPO I							
Túnel El Melón	25	25					
Camino de la Madera	21	21					
Acceso Norte a Concepción	170		170				
Ruta 78, Santiago-San Antonio	95			95			
Camino del Ripio	** 1			1			
Camino Puchuncaví-Nogales	7			7			
Acceso Vial Aeropuerto C.A.M.B.	** 6			6			
Aeropuerto de Iquique	** 4			4			
Aeropuerto de Puerto Montt	** 5			5			
SUBTOTAL GRUPO I	334	46	170	118	0	0	0
GRUPO II							
Autopista La Dormida y							
Ruta 68, Santiago-Valparaíso	200			200			
Autopista Costanera Norte	120			120			
Ruta 5, Los Vilos-Santiago	73			73			
Ruta 5, Talca-Chillán	75			75			
SUBTOTAL GRUPO II	468	0	0	468	0	0	0
GRUPO III							
Ruta 5, La Serena-Los Vilos	143					143	
Ruta 5, Santiago-Talca (1ª Etapa)	30			30			
Ruta 5, Santiago-Talca (Autopista)	155						155
Ruta 5, Chillán-Collipulli	100				100		
Ruta 5, Collipulli-Temuco	129				129		
Ruta 5, Temuco-Río Bueno	70					70	
Ruta 5, Río Bueno-Puerto Montt	83					83	
Ruta 57 CH, Santiago-Los Andes	** 50				50		
Red Vial Cartagena-Quintay	40			40			
Aeropuerto Carriel Sur	** 5			5			
Camino Penco-Talcahuano	** 6			6			
SUBTOTAL GRUPO III	811	0	0	81	279	296	155
SUBTOTAL GRUPOS I, II y III	1.613	46	170	667	279	296	155
GRUPO IV							
Camino Santiago Farellones	8			8			
Camino Termas de Chillán	** 5			5			
Gran Ruta del Pacífico	** 500				500		
Camino a Corral	12				12		
Ruta 60 CH, Los Andes-Concón	36				36		
Acceso a Iquique	** 6				6		
Defensas Río Bío-Bío	** 33				33		
Canal El Morro	18			18			
Aeropuerto C.A.M.B. Pas. Nacionales	25				25		
Zona Extraportuaria de Placilla	9				9		
Complejo Aduanero Los Andes	5			5			
Complejo Aduanero Chacalluta	** 4				4		
Aeropuerto El Loa	2			2			
Aeropuerto La Florida	2			2			
Concesiones Viales en Santiago	140				140		
SUBTOTAL GRUPO IV	805	0	0	40	765	0	0
TOTAL GENERAL	2.418	46	170	707	1.044	296	155
NOTAS:	** Proyectos por iniciativa privada. Grupo I: Proyectos licitados o por licitar. Grupo II: Proyectos con estudios en ejecución para ser licitados. Grupo III: Proyectos licitables sin estudios avanzados. Grupo IV: Proyectos con licitación en estudio.						
FUENTE: Ministerio de Obras Públicas. Enero de 1995.							