

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
COMISION
MODERNIZACION DEL ESTADO**

INFORME PRELIMINAR SOBRE

MODERNIZACION DEL ESTADO

**PREPARADO COMO APORTE
AL CONVENIO DE INVESTIGACION DE LA
CONFEDERACION DE LA PRODUCCION Y DEL COMERCIO
Y LA UNIVERSIDAD NACIONAL ANDRES BELLO**

Santiago, Septiembre de 1994

-3008-
CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

MIEMBRO DE LA FEDERACION INTERAMERICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

Santiago, Septiembre 9 de 1994

No. 901

Señora
María Teresa Infante Barros
Coordinadora
Convenio UNAB - CPC
Presente

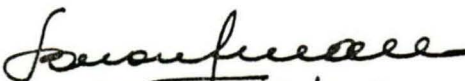
Estimada María Teresa :

De acuerdo a lo convenido en nuestra última reunión, adjunto me es grato remitirle el documento preparado por la Comisión que me encomendaron dirigir, la que se constituyó con el único propósito de elaborar los planteamientos de la Cámara respecto de la Modernización del Estado, y dar así cumplimiento al compromiso asumido por la institución, en el marco del Convenio de colaboración firmado entre la Universidad Nacional Andrés Bello y la Confederación de la Producción y el Comercio, para estudiar este tema.

El documento no ha sido sancionado todavía por el Directorio, que lo está recién revisando, pero se nos ha autorizado entregarlo en carácter de informe preliminar para no demorar el desarrollo del trabajo que Ud. está coordinando.

En cuanto nos sea posible le haré llegar el informe definitivo, el que espero no tendrá modificaciones sustanciales respecto del que ahora estoy enviando.

La saluda muy afectuosamente,


Jorge Bronfman Horovitz
Presidente

Comisión Modernización del Estado



"La Construcción es la industria del bienestar humano"

MODERNIZACION DEL ESTADO

INDICE

Pág.

A. EL CONTEXTO GENERAL DE LA MODERNIZACION DEL ESTADO	1
I.- BREVES CONSIDERACIONES PRELIMINARES	1
La necesidad de modernizar el Estado	1
Alcances de una Modernización	3
Las Funciones del Estado	4
Empresas Públicas	7
Administración Pública	8
Las Ineficiencias	10
El Medio Ambiente	11
Los Funcionarios Públicos	11
Educación	12
II.- PROPOSICIONES PARA LA MODERNIZACION DEL ESTADO, EN MATERIAS DE CARACTER GENERAL	13
El Aparato Estatal	13
La Educación	15
Capacitación	16
B. MODERNIZACION DEL ESTADO EN EL AMBITO DE LA CONSTRUCCION	17
I.- BREVES CONSIDERACIONES PRELIMINARES	17
Infraestructura Pública	17
Sistemas de Contratación de Obras Públicas	18
Transporte	19
Puertos	19
Aeropuertos	19
Vialidad Interurbana	20
Las Concesiones de Obras Públicas	20
Servicios Sanitarios	22
Desarrollo Urbano y Mercado	24
Modernización del Desarrollo Urbano	25
El Estado y la Vivienda	28

INDICE

Pág.

II.- PROPOSICIONES PARA LA MODERNIZACION DEL ESTADO, EN MATERIAS DE CARACTER SECTORIAL	31
Infraestructura Pública	31
Infraestructura Sanitaria	32
Infraestructura Portuaria	33
Infraestructura Aeroportuaria	34
Infraestructura Ferroviaria	35
Infraestructura Vial	35
Concesiones	36
Internacionalización	38
Legislación y Reglamentación de la Construcción	38
Proyectos y Contratos Públicos de Construcción	39
Regionalización	41
Desarrollo Tecnológico	42
Desarrollo Urbano	43
Vivienda Pública	45
Financiamiento Habitacional	46
C. ANEXOS	
PERFECCIONAMIENTO DEL SISTEMA JUDICIAL	47
RACIONALIZACION DEL SISTEMA TRIBUTARIO	52
PERFECCIONAMIENTO DEL SISTEMA JURIDICO	60
ESTATUTO TRIBUTARIO PARA CONCESIONES	63
LISTADO GENERAL DE TRAMITES DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO (EXTRACTO PARA EL SECTOR CONSTRUCCION)	68

MODERNIZACION DEL ESTADO

A. LA MODERNIZACION DEL ESTADO EN LO GENERAL

A.I.- BREVES CONSIDERACIONES PRELIMINARES

LA NECESIDAD DE MODERNIZAR EL ESTADO

- 1.- Existe hoy en el país un gran consenso sobre la necesidad de Modernizar el Estado. De hecho, el Programa de Gobierno del Presidente Frei asigna a este tema una vital importancia.
- 2.- El problema radica ahora en lograr un acuerdo respecto de lo que ello significa y hacia donde debiera apuntar esta modernización.
- 3.- En nuestra opinión, para dar respuestas a estas interrogantes se deben establecer primero las metas de desarrollo que nos planteamos como nación, visualizando con claridad los desafíos que tenemos que superar para alcanzarlas, y definir la estrategia que nos permita lograrlas.
- 4.- Parece claro que el objetivo global es alcanzar un desarrollo social y económico en pos del mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de todos los habitantes de la Nación, por lo que las metas implícitas o explícitas que el país se plantea son crecer sostenidamente a un ritmo cercano al que permita nuestra capacidad productiva potencial, que por ahora se estima en torno al 7%, ampliando progresivamente los márgenes de esa capacidad, y superar en el más breve plazo la condición de pobreza que afecta todavía a vastos sectores de la comunidad nacional.

- 5.- Nadie duda que no resulta posible alcanzar estas metas de desarrollo económico y social en el contexto de una economía cerrada al exterior. Por lo tanto, debemos considerar los desafíos que el escenario mundial nos depara hoy, y prever los que nos deparará en el futuro, para anticiparnos a resolver nuestras debilidades, y a mejor explotar y reforzar nuestras fortalezas frente a este entorno internacional, en el cual no son ya las empresas las que compiten, sino que lo hacen los países como un todo, y donde el éxito o supervivencia de cada nación radica en su eficiencia para competir en los mercados mundiales.
- 6.- El escenario internacional refleja una progresiva liberalización de los mercados, un creciente y rápido progreso tecnológico y una cada vez mayor importancia de la información y las comunicaciones. Por otra parte, se aprecia el alineamiento de los países en bloques comerciales que buscan complementar sus mutuas potencialidades.
- 7.- La estrategia de desarrollo hasta ahora adoptada, la de una economía social de mercado, abierta al comercio internacional y basada en la inversión productiva y en las exportaciones, enfatiza la necesidad de asignar el rol preponderante al sector privado como proveedor de los bienes y servicios económicos, pero debe ser complementada también con un mayor énfasis, entre otras materias, en la inversión en nuestros recursos humanos, única forma de aumentar nuestra productividad, factor de competencia que afecta nuestra eficiencia y competitividad.
- 8.- Desde hace más de una década el sector productivo privado del país ha venido adecuándose a las exigencias de la competencia internacional, eliminando sus ineficiencias, agilizando y profesionalizando sus procesos administrativos y productivos, optimizando sus recursos, lo que ha permitido establecer una ventaja comparativa respecto del resto de los países del continente y, aunque este proceso puede seguir perfeccionándose, es la modernización del Estado el aspecto que ahora más urge llevar adelante.

ALCANCES DE UNA MODERNIZACION

- 9.- "Esta urgencia en modernizar el Estado es concordante con la experiencia internacional, como lo refleja el debate sobre este tema hoy en Europa. La trayectoria de las naciones más avanzadas enseña que la modernización del Estado trasciende la dimensión meramente administrativa. Su tendencia actual radica, más bien, en el perfeccionamiento del sistema democrático en general y, especialmente, en el esfuerzo por ajustar sus instituciones, desde su concepción hasta sus procedimientos, a los valores democráticos fundamentales" (José A. Guzmán, ENADE 1993).
- 10.- Una modernización eficiente del Estado, para no duplicar esfuerzos y para evitar ponernos a diseñar en Chile lo que eventualmente ya ha sido resuelto en otros países del mundo, debiera empezar por estudiar la situación de las naciones más exitosas en este tema, a fin de incorporar en nuestros programas las mejores ideas ya probadas en el extranjero, e incorporar también los criterios, conceptos y medidas de modernización que han resultado exitosos de entre los esfuerzos pioneros que han sido llevados a cabo en nuestro propio país, tales como la modernización de nuestro sistema previsional y la regulación del sector eléctrico, entre otros.
- 11.- Para mantener el país en una posición competitiva y con altos índices de desarrollo, con todo lo que eso significa, se requiere obligadamente de un Estado más pequeño, inteligente, orientador y eficiente. Sin embargo, la cuestión del tamaño, como factor principal, es un falso dilema. La modernización no puede limitarse a un ministerio más o menos, o sólo a modificar los organigramas de la administración pública.
- 12.- "Uno de los rasgos distintivos de la nueva visión latino americana radica en una mayor confianza y utilización de los mecanismos de mercado, pero ello no debe hacernos olvidar que los mercados funcionan dentro de un marco institucional y social, y necesitan su apoyo. Cuando cambian los elementos que interactúan en el mercado - sistemas productivos, corrientes financieras, características del capital humano -

el marco institucional también debe cambiar. Pero estos cambios no son instantáneos, sino que requieren un esfuerzo expreso del Estado y de la Sociedad." (Enrique V. Iglesias, Presidente del BID, Abril de 1994).

- 13.- Declaraciones públicas de nuestro Canciller han señalado la urgente necesidad de ajustar nuestra política exterior para enfrentar con éxito las tendencias actuales. El gobierno necesita, así, una modernización en el campo de las relaciones internacionales que exigirá, sin duda alguna, cambios en los estilos, los objetivos y los procedimientos de dicho ministerio, que no había demostrado hasta ahora suficiente flexibilidad en la acción de insertar competitivamente a Chile en la economía mundial.
- 14.- Los empresarios, pues, no buscan la desaparición, sino que la necesaria adecuación y perfeccionamiento del Estado, el que debe hacerse más eficiente en todas aquellas áreas en las que verdaderamente es irremplazable y en las que carece de una gestión moderna.

LAS FUNCIONES DEL ESTADO

- 15.- Entonces, ¿Cuáles son las áreas en las que el Estado es verdaderamente irremplazable?, ¿Cuáles son las características que debe cumplir un Estado Moderno?

Dentro de la filosofía de un Estado Moderno, parece importante definir y acotar su responsabilidad normalizadora y reguladora con el objeto de asegurarle el decisivo rol estimulador que debe tener sobre el ingenio y la actividad privada, evitando que un exagerado celo regulador y fiscalizador impida su pleno desarrollo.

- 16.- Por lo tanto, ¿Cuáles deben ser sus roles?

- Estratégico:

Entendido como la habilidad para dirigir a la Nación en sus asuntos de mediano y largo plazo, y entregar un marco estratégico indicativo, que de señales claras y estables

para el desarrollo de la actividad privada.

- **Subsidiario:**
Ejecutar aquellas tareas necesarias al bien común que los privados no pueden o no quieren realizar;
Usar mecanismos que movilicen la participación privada;
Subsidiar explícitamente a los sectores más desposeídos.
- **Regulador:**
Estimular la competencia en todos los ámbitos de la actividad económica, y sólo regular cuando lo anterior no sea posible por las condiciones económicas existentes.
- **Normativo:**
Establecer las normas que sean indispensables para el desenvolvimiento de las actividades específicas.
- **Fiscalizador:**
Vigilar el cumplimiento de las normas.

- 17.- En suma, la intervención del Estado en el mercado debiera centrarse en generar externalidades positivas y corregir las externalidades negativas, participando únicamente en la provisión de bienes y servicios públicos (nunca en la de los bienes y servicios económicos), sólo cuando no haya incentivos para que intervenga el sector privado, y cumplir con eficiencia las funciones básicas que le son propias.
- 18.- Un Estado moderno debe ser ágil, para facilitar - y no para entorpecer - la actividad privada, que es el verdadero motor de la economía del país. En la prosecución de este fin, la modernización del Estado debe contemplar el remozamiento de la reglamentación vigente, para dar mayor rapidez a la tramitación, suprimir los trámites superfluos y capacitar adecuadamente al personal involucrado, ya que las principales deficiencias observadas en los servicios públicos son las que conducen a pérdidas de tiempo y encarecimiento de costos.

- 19.- Así, es fundamental modificar el sistema vigente en la administración pública, que prioriza el cumplimiento de los procedimientos por sobre el de los resultados, invirtiendo su importancia e incentivando a los funcionarios, técnicos y ejecutivos para que se interesen en dedicar sus mejores esfuerzos a conseguir los objetivos presupuestados. En resumen, es preciso conseguir profesionalizar y dignificar la función pública de gobierno.
- 20.- Muchas de las modernizaciones que requiere el Estado parten de la necesidad de aplicar técnicas modernas de gestión, adecuadas y coherentes, así como de desarrollar una correcta planificación de objetivos y sistemas de medición de los resultados que se obtienen.
- 21.- Antes que un productor de bienes y servicios económicos, el Estado es, y en el futuro debiera serlo cada vez más, un ente principalmente prestador de servicios públicos, y esto siempre sujeto a su rol subsidiario. Siendo la ciencia de la administración de empresas de servicios relativamente nueva (las primeras publicaciones sobre este tópico aparecieron recién hace unos 15 años atrás), pareciera difícil, casi imposible, llevar a feliz término una profunda y exitosa modernización del aparato estatal, si no se desarrollan cuanto antes extensos programas de capacitación en Administración de Empresas de Servicios a los funcionarios que tendrán la responsabilidad de manejar los principales niveles de gestión en las diversas instituciones públicas, por ejemplo en áreas como las ciencias económicas y empresariales.
- 22.- El proceso de Modernización del Estado debe ser de carácter permanente, y tal vez el principal escollo para llevarlo a cabo radica en factores de tipo cultural, que demandará tiempo resolver, por lo que hay que partir cuanto antes.

EMPRESAS PUBLICAS

23.- De acuerdo a las consideraciones anotadas, parece obvia la necesidad de traspasar la responsabilidad de la gestión de las empresas públicas al sector privado, entre otras razones, además, por las siguientes :

- La reconocida mayor capacidad privada para una gestión empresarial más eficiente debido a la existencia de un "dueño" que se preocupa de administrar con un criterio empresarial y no político.
- Las empresas de hoy se enfrentan a horizontes de planificación estratégica que exceden los períodos presidenciales, contra lo cual atenta la existencia de directorios y administraciones cambiantes con el Gobierno de turno.
- Los incentivos laborales y salariales en la empresa privada se orientan a promover la inventiva y la productividad del personal, criterio generalmente ausente en las empresas públicas.
- El traspaso al sector privado liberaría al Estado de la responsabilidad de la gestión empresarial, con lo que puede destinar sus mayores y mejores esfuerzos a las tareas que le son propias dentro del ámbito de la Administración Pública.
- También se liberaría al Estado de la carga que demanda la inversión para el desarrollo de las empresas.
- La recaudación tributaria se incrementaría por el aumento de rentabilidad que generaría el traspaso.
- En el evento de una privatización, el traspaso de las empresas reportaría al Estado un volumen cuantioso de ingresos por la venta.

- Se eliminaría la suerte de competencia desleal de las empresas públicas frente a los privados, que se produce cuando las primeras participan en mercados privados competitivos.

ADMINISTRACION PUBLICA

24.- Actualmente la organización de la administración pública está integrada por 18 Ministerios, 26 Subsecretarías, 3 organismos de rango ministerial, más de 130 servicios públicos, 13 gobiernos regionales y 334 municipios.

25.- Este aparato público presenta graves deficiencias estructurales. La ineficiencia de nuestro Estado no es atribuible, primariamente, a sus funcionarios, sino, más bien, a los sistemas de organización con los que se trabaja, a las leyes y reglamentos que rigen su actuación, a costumbres inadecuadas que se han ido acumulando en el tiempo, y a objetivos obsoletos o poco claros que sirven de base para su desempeño.

"En Chile, muchas instituciones y empresas públicas existen simplemente porque están, porque nadie se cuestiona la necesidad de que existan o si acaso siguen vigentes las condiciones que aconsejaron su creación. Lo mismo o más ocurre con los procedimientos y las regulaciones que ellas aplican, que muchas veces en nada ayudan a simplificar la vida de los ciudadanos o a reducir los costos de hacer las cosas." (José A. Guzmán, ENADE 93).

26.- Así, nos encontramos con un crecimiento inorgánico del Estado, en el que, en vez de transformar su estructura básica de acuerdo con los requerimientos del proceso de desarrollo, se agregan nuevas instituciones y servicios, o proliferan organismos o servicios autónomos; donde se superponen las estructuras institucionales y se duplican, muchas veces, las funciones; donde falta casi siempre una adecuada coordinación entre los diferentes organismos que cumplen tareas dentro de un mismo ámbito de acción; y donde las estructuras internas ministeriales presentan una excesiva complejidad.

- 27.- La Constitución y la ley asignan a los Municipios tareas básicas para el progreso económico, social y cultural de las comunidades locales. A pesar de que el régimen Municipal fue objeto de una profunda reforma legal en 1992, subsisten graves carencias e imperfecciones que hacen necesaria una segunda modernización, la que esta vez debe apuntar a despolitizar la elección de las autoridades municipales; a dotarlas de equipos profesionales competentes y con los recursos financieros necesarios para poder hacer efectiva la descentralización del aparato administrativo estatal; a alentar las acciones conjuntas entre Municipios para enfrentar cometidos de creciente complejidad que afectan áreas territoriales más extensas que las jurisdicciones comunales, y que normalmente requieren de soluciones de alto costo; a vincular más estrechamente a la comunidad a la solución de los ^A locales; etc. problemas
- 28.- Por otra parte, el sistema legislativo carece de agilidad y de un adecuado apoyo técnico para sustentar las decisiones más complicadas, así como de escaso poder para establecer debidamente las prioridades de su quehacer, al mismo tiempo que el sistema judicial también se ha demostrado carente de agilidad y generalmente incapaz de adoptar resoluciones con la rapidez necesaria. (Vease Anexo Perfeccionamiento del Sistema Judicial)
- 29.- A la Contraloría General de la República le compete una función fundamental en la supervisión de la gestión pública, como salvaguarda de la eficiencia y la probidad. Sin embargo, como antes se indicara, es preciso redefinir los criterios bajo los cuales ejerce la supervisión y el control, de modo que, sobre la base de procedimientos más flexibles, privilegie los resultados y no sea la instancia administrativa que entorpece la gestión de los servicios e inmovilice la iniciativa creadora de los servidores públicos.
- 30.- Junto con lo anterior, habrá de adecuarse la estructura financiera fiscal a los requerimientos de un Estado moderno, eficiente y subsidiario, lo que hace necesario revisar los actuales criterios que definen las políticas fiscales, en lo

que dice relación con los ingresos y gastos del Estado. (Vease Anexo Racionalización del Sistema Tributario).

LAS INEFICIENCIAS

31.- Las ineficiencias de funcionamiento interno de las instituciones del Estado se producen, entre otras razones por:

- Carencia de métodos y/o procedimientos adecuados, donde la falta de programación y adecuación a las nuevas tecnologías conduce a la rutinización de la burocracia y a un mal servicio.
- Falta de normalización en los procedimientos y complejidad innecesaria de los mismos.
- Ausencia de los mecanismos de incentivos y sanciones implícitos en el quehacer empresarial sujeto a las reglas del mercado.
- Ausencia de incentivos para promover la condición de los funcionarios públicos.

32.- En todos aquellos casos en que sea posible predecir, con algún grado significativo de certidumbre, que en el futuro se van a producir modificaciones en los procesos en que le corresponde actuar al Estado, es necesario realizar los cambios necesarios en concordancia con las nuevas situaciones y circunstancias que se preveen, y con la suficiente anticipación para evitar que el Estado se pueda convertir en un cuello de botella para una eficiente marcha del país.
Un ejemplo en el sector construcción:

Se piensa, según las propias declaraciones del sr. Ministro de Obras Públicas, que una creciente proporción de las obras de infraestructura se ejecutarán en el futuro por el sistema de concesiones, lo que implica sistemas de relación entre el Estado y los particulares totalmente diferentes a las que han estado vigentes hasta ahora, con nuevas fórmulas de proyecto, financiamiento y ejecución de las obras; con inspecciones de

obras que probablemente serán realizadas por empresas privadas especializadas, mediante contratos de prestación de servicios con el MOP; la mantención de la infraestructura seguramente se hará por contratos de mediano plazo con empresas contratistas que se especializarán en el rubro de la conservación; etc.. En resumen, se vislumbra un profundo cambio en la estrategia y en el modo de operar del Ministerio encargado de las obras públicas, el que, de seguro, requerirá de otro tipo de personal, entrenado de otra manera o en otras disciplinas que las vigentes actualmente, y utilizando equipos y elementos adecuados a los nuevos requerimientos, etc. No adecuarse a esta nueva realidad generaría graves consecuencias al país, como son mantener o, seguramente, aumentar el costo social asociado a las pérdidas de tiempo, deterioro de los medios de transporte, accidentes; pérdidas de competitividad de nuestras exportaciones; y la pérdida de la oportunidad única que tenemos en convertir nuestros puertos en ejes del intercambio Pacífico - Sudamérica.

- 33.- Naturalmente, todos los cambios que se plantean deberán reflejarse en un sistema jurídico apropiado y también remozado. (Vease en Anexo "Perfeccionamiento del Sistema Jurídico").

EL MEDIO AMBIENTE

- 34.- Para su aplicación, la Ley de Bases del Medio Ambiente establece el sistema de evaluación del Impacto Ambiental y una estructura administrativa de funcionamiento. Parece oportuno aprovechar esta coyuntura de implementación de nuevas estructuras y sistemas para incluir en su diseño y desarrollo los principios generales de modernización del Estado.

LOS FUNCIONARIOS PUBLICOS

- 35.- Revertir la institucionalidad "funcionaria" nos parece crucial para avanzar en la modernidad del Estado. El bajo nivel de remuneraciones del sector público desincentiva a los más capaces, que normalmente son atraídos hacia las actividades privadas. Por otra parte, las rigideces reglamentarias, como

una casi inamovilidad funcionaria, dificulta la toma de decisiones y desmotiva la iniciativa creadora. Para mejorar los servicios públicos se precisa redignificar la carrera de los servidores públicos, reestructurando los esquemas de incentivos y mejorando sustancialmente la calidad y capacitación de los funcionarios del Estado, de modo de mejorar su rendimiento y, en base a ello, poder mejorar sus remuneraciones.

EDUCACION

- 36.- En general, la estrategia de largo plazo requiere modernizar el sistema educacional, elevando la calidad de la educación y acercándola a los requerimientos del país y a las efectivas demandas del aparato productivo nacional.

2A.II.- PROPOSICIONES PARA LA MODERNIZACION DEL ESTADO,
EN MATERIAS DE CARACTER GENERAL

EL APARATO ESTATAL

DISTRIBUCION DE ROLES ENTRE EL ESTADO Y EL SECTOR PRIVADO

Promover un esfuerzo serio por superar el enfoque dogmático e ideológico con que - en la práctica - se suele enfrentar, en el ámbito político, la distribución de las tareas de los sectores público y privado. Debe utilizarse para ello un criterio de eficiencia y productividad nacional. Esta proposición es plenamente concordante con el principio de subsidiariedad que se desprende de la Constitución y que es declarado como válido por casi todos los sectores del país. Tal vez sea posible superar así la reducción que se observa en el ritmo privatizador de muchas empresas y servicios, cuya permanencia en el sector público no parece justificado.

APARATO ESTATAL , EMPRESAS ESTATALES Y SUBSIDIARIEDAD

Recomendar una reducción del número de Ministerios, y circunscribir el ámbito de acción de las empresas públicas sólo a los fines del Estado, consolidando de este modo el principio subsidiario consagrado en la Constitución del Estado de Chile.

GASTO CORRIENTE, FOMENTO DEL AHORRO E INVERSION PUBLICA

Limitar el crecimiento del gasto corriente en relación al crecimiento esperado del Producto Interno Bruto, como una manera de poder aumentar el nivel de la inversión pública, considerando como objetivos centrales de las políticas cambiarias y tributarias el fomento de las exportaciones, del ahorro y de una inversión pública estable y suficiente.

EFICIENCIA DEL SECTOR PUBLICO

Definidas las tareas que el Estado debe desarrollar en beneficio de la sociedad, ellas deben lograrse con el menor gasto y la mayor eficiencia posible, por lo que se debe buscar la manera de medir la acción del Estado, más que por el gasto, por la cantidad y calidad del producto de su desempeño, para lo cual deben introducirse criterios de "calidad total" en todos los órganos y reparticiones del Estado.

MECANISMOS PARA EVALUAR LA EFICIENCIA DE LA GESTION PUBLICA

Aquellas reparticiones públicas que no puedan valorizar en un precio los servicios que prestan a sus usuarios, deben implantar mecanismos objetivos, transparentes y públicos de evaluación de su eficiencia.

DELEGACION DE FUNCIONES PUBLICAS

Recomendar que la tendencia iniciada en algunas reparticiones públicas, en el sentido de delegar algunas de sus tareas en personas naturales privadas, se extienda también a personas jurídicas del mismo sector privado, cuando ello resulte más eficiente y productivo.

COMISIONES ESTADO-PRIVADOS

Fomentar la concurrencia del sector privado a las comisiones mixtas que se considere conveniente establecer con funcionarios del Estado, contribuyendo de este modo a la eficiencia y productividad pública.

INCENTIVOS PARA LA CAPACITACION DE FUNCIONARIOS PUBLICOS

Establecer mecanismos análogos a los incentivos tributarios de la capacitación en el sector privado, para que también las diversas reparticiones del Estado tengan estímulos, presupuestarios o de otro orden, para capacitar a sus funcionarios, bajo padrones de eficiencia y productividad.

CREDIBILIDAD DE LAS AUTORIDADES DE GOBIERNO

Resaltar la importancia que tiene el cumplimiento de los compromisos adoptados por las autoridades para crear un clima de confianza favorable para el desarrollo, y de que ellas se comprometan sólo a lo que razonablemente estén en disposición y capacidad de cumplir.

LA EDUCACION

MODIFICACION DEL SISTEMA EDUCACIONAL

Estudiar una modificación integral y profunda del sistema educacional y de capacitación en todos sus aspectos, especialmente en lo relativo a la estructura educacional, su financiamiento, la legislación tributaria, y un posible aumento de la subvención para la educación técnico profesional, con vistas a capacitar, en el más breve plazo, el mayor número posible de trabajadores que se puedan desempeñar con eficiencia en el mercado laboral, de acuerdo a los requisitos que genera una economía competitiva y en rápido desarrollo, y que al mismo tiempo promueva los valores éticos, cívicos, y solidarios, junto a una cultura y disciplina del trabajo productivo.

REVALORIZACION DE LA FUNCION DOCENTE

Estudiar y promover un programa de revalorización del rol del profesorado, en base a criterios de calidad técnica e idoneidad y convicción valórica del maestro, con vistas a un mejoramiento de la función docente, y que permita a su vez generar un mejoramiento de sus remuneraciones, acorde con una mayor productividad.

TRIBUTACION Y DONACIONES A LA EDUCACION

Modificar la legislación tributaria, de modo de permitir focalizar una parte de los impuestos a la renta que deben pagar las empresas hacia los establecimientos educacionales, comprometiéndose en su funcionamiento, orientación y desarrollo.

CAPACITACION**MODIFICACIONES AL ESTATUTO DE CAPACITACION**

Modificar el D.L. 1.446 sobre el Estatuto de Capacitación en su parte relativa a incentivos tributarios, de modo que la recuperación de gastos sea más expedita, por ejemplo permitiendo imputar a los créditos de Pagos Provisionales Mensuales el 1% invertido en capacitación, y que la franquicia que no aprovechen las empresas individuales pueda ser traspasada a corporaciones sectoriales, para que impartan capacitación a trabajadores del sector correspondiente, que incluya tanto la capacitación de trabajadores activos como la de trabajadores cesantes (reconversión). Estudiar, además, la posibilidad de remunerar el tiempo ocupado por el trabajador mientras se capacita.

CAPACITACION EN FAENAS Y DUAL

Incentivar la capacitación en obra de los trabajadores, y estudiar la factibilidad de que los empresarios se adhieran a sistemas de educación y capacitación tipo dual.

B.- MODERNIZACION DEL ESTADO EN EL AMBITO DE LA CONSTRUCCION**B.I.- BREVES CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

- 1.- Aunque el proceso de Modernización del Estado debe abarcar prácticamente todos los sectores y áreas de acción estatal, tales como la Justicia, Seguridad, Salud y otros, a nivel sectorial, en lo que más compete a la Cámara Chilena de la Construcción, por ahora sólo nos limitaremos a plantear los aspectos cuya solución revisten mayor urgencia en el ámbito de la infraestructura pública, el desarrollo urbano y los sistemas públicos de vivienda.

INFRAESTRUCTURA PUBLICA

- 2.- Hay consenso que un requisito indispensable para avanzar en el logro de las metas económicas y sociales planteadas, es resolver a la brevedad las carencias que presenta hoy la infraestructura pública del país, lo que pasa por incrementar la inversión en el rubro a niveles que dupliquen los actuales.
- 3.- Junto a este salto cuantitativo se requiere uno cualitativo, en orden a mejorar sustancialmente la gestión de las empresas y servicios del Estado que generan y/o administran la infraestructura, para elevar la eficiencia del rendimiento de los recursos públicos destinados a este fin.
- 4.- El enorme esfuerzo que esto demanda no puede ser asumido sólo por el Estado, por lo que se hace urgente abrir nuevos espacios y modos de participación privada en materia de generación y gestión de la infraestructura pública.
- 5.- Esta gestión debe ser concebida de forma integral, permanente y dinámica, y los programas deben estructurarse en el contexto de una planificación estratégica nacional y regional de largo alcance, con la participación activa de los usuarios de la infraestructura.

- 6.- Considerando las actuales definiciones en la estructura del Estado en lo que respecta a la Infraestructura Pública, y teniendo presente los roles básicos normativos, fiscalizadores y subsidiario que le competen al Estado, se advierte la necesidad de estudiar la conveniencia de reagrupar las distintas funciones y decisiones de planificación, gestión, operación y supervisión de las Obras de Infraestructura, hoy dispersas en distintos Ministerios y reparticiones, tales como el MOP, el MINVU (Vialidad Urbana), INTERIOR (Obras Regionales), CORFO (Obras Sanitarias), etc.

SISTEMAS DE CONTRATACION DE OBRAS PUBLICAS

- 7.- Como ha crecido la necesidad de infraestructura en el país, tanto el Estado como la industria de la construcción deben esforzarse en lograr una mayor productividad, esfuerzo que debe constituirse en un signo de modernización.
- 8.- En este contexto, los sistemas de contratación de obras públicas que el Estado ha desarrollado, merecen modernizarse en dos sentidos primordiales :
- a) la incorporación de un método de perfeccionamiento permanente del Reglamento de Contratos de Obras Públicas del MOP, el que habiéndose mostrado como una herramienta eficaz, requiere de constantes mejoramientos; y
 - b) la extensión de su aplicación a todo el ámbito de las obras que el Estado contrata en la actualidad. Dicho de otro modo, el sistema de contratación debe ser único y nacional, ya no sólo por las discrepancias que se han observado en la contratación de obras sanitarias, por ejemplo, y que no conducen a una consolidación de la industria de la construcción, sino por la multiplicidad creciente de infraestructura que va teniendo el país, lo que hará que diversas reparticiones del Estado aumentarán su importancia como contratantes de este tipo de obras.

TRANSPORTE

- 9.- El cambio en la institucionalidad permitiría una mayor coherencia en el sector transporte, que precisa de un alto grado de coordinación en los programas de desarrollo de los diferentes modos: terrestre urbano, interurbano, marítimo, aéreo y de ferrocarriles.

PUERTOS

- 10.- En materia de puertos se requiere realizar nuevas e importantes inversiones en infraestructura, y dotarlos de tecnología de punta y una administración eficiente. Para ello se propone, en una primera etapa, transformar los puertos estatales, que hoy administra EMPORCHI, en Sociedades Anónimas con sistemas tarifarios transparentes, eliminando los subsidios entre puertos y facilitando la competencia entre ellos, para posteriormente traspasarlos al sector privado. Paralelamente, al interior de cada puerto se debieran establecer sistemas de concesiones, para los distintos servicios, que atraigan desde ya la inversión privada y máximicen la competencia y su eficiencia.
- 11.- Por otra parte, al Estado compete definir la propuesta estratégica para el desarrollo de un puerto pivote para el Pacífico Sudoriental.

AEROPUERTOS

- 12.- Se precisa establecer un plan de desarrollo de la red, que permita su necesario crecimiento en forma armónica y equilibrada en el tiempo, tanto en las áreas de atención de público, carga y pasajeros, como en la ampliación y mantención de las pistas y en el equipamiento instrumental electrónico, pero para ello debe reestructurarse el marco institucional del sector, separando claramente las operaciones de la aviación comercial de aquellas que le competen a la Fuerza Aérea, y permitiendo una real participación de los usuarios privados, participación que la legislación actual les tiene vedada, aunque son los privados los que financian a través del pago

de las concesiones comerciales, derechos y tasas aeronáuticas, la totalidad de los costos operacionales de la red y las inversiones que se realizan en el sector.

- 13.- La red de aeropuertos como un todo, incluido el de Santiago, puede ser privatizada en alto grado, reservándose a la Fuerza Aérea sólo el área estratégica que requiere para atender sus altas funciones.

VIALIDAD INTERURBANA

- 14.- En el área vial interurbana se requiere una planificación de largo plazo coordinada con la programación del resto de los modos de transporte. Dicha planificación debe establecerse en el marco de la estrategia de desarrollo nacional. En esta área se precisa un fuerte incremento de la inversión, tanto para la mantención y conservación como para la ampliación y mejoramiento de la red.

LAS CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

- 15.- La ley de concesiones, que ha abierto la posibilidad de la participación privada en la generación, construcción y explotación de obras públicas, básicamente tiene aplicación en esta área. Para hacer de este sistema un mecanismo realmente efectivo y atractivo para los inversionistas privados se requiere:

- Una cabal comprensión por parte de las autoridades y funcionarios responsables de que las concesiones se otorgan, y no son sólo obras que se contratan.
- Resolver algunas dificultades de carácter tributario, tanto en el tratamiento del IVA como del impuesto a la renta, en lo que dice relación con los flujos del negocio, para lo cual se precisa se adopte una interpretación jurídica común y permanente para las concesiones. (En Anexo se propone un proyecto de estatuto tributario específico para las concesiones);

- En lo administrativo, deben establecerse claramente las responsabilidades en materia de expropiaciones, aspecto que debiera estar oportunamente resuelto para evitar que se afecten los plazos programados para la construcción, y con ello su costo, en una etapa en que el inversionista sólo tiene desembolsos;

- Por otra parte, los inversionistas precisan de un nivel razonable de seguridad de que futuras decisiones del Estado no vayan a alterar significativamente las condiciones originales bajo los cuales se estudió, licitó y contrató el proyecto, afectando con ello la rentabilidad del mismo;

- Considerando que el principal obstáculo que enfrentan las empresas privadas consiste en la adecuada estructuración del financiamiento, pues se trata de proyectos sin historia, para los cuales no existen antecedentes suficientes para formular las evaluaciones de riesgo-rentabilidad, y donde ni las obras construidas por este mecanismo ni los flujos esperados de ingresos por concepto de tarifas (peajes) pueden ser usados como garantías reales, lo que hace que en la práctica sólo pueden concurrir empresas o conglomerados que ofrezcan otros activos propios como garantías para conseguir el financiamiento para la etapa de construcción, que es donde se concentra el mayor riesgo del negocio, urge buscar la manera efectiva que permita a los inversionistas institucionales poder participar en el financiamiento de este tipo de proyectos;

- La tarifa o peaje es un factor decisivo para poder ejecutar obras públicas por concesión. La estructura tarifaria y su modalidad de actualización es responsabilidad de los proponentes que concurren a la licitación, y en su cálculo resultan determinantes los antecedentes y proyecciones de demanda, por lo que es esencial la fiabilidad de la información que el MOP entregue a este respecto.

- En los proyectos viales, las tarifas de las obras concesionadas son competitivas y/o complementarias con la tarificación de la red vial públicas, por lo que la política de fijación de peajes incide significativamente en el negocio de la concesión, razón por la cual el Estado debiera establecer e implementar criterios de tarificación objetivos y técnicos, ojalá determinados y regulados por una instancia técnica independiente.
- El Estado debiera entregar los anteproyectos de generación pública lo suficientemente adelantados para evitar la multiplicación de los desembolsos que en caso contrario los distintos proponentes privados tienen que realizar para preparar sus proyectos, lo que a la larga recargará los valores de las ofertas.
- Se debe revisar el reglamento y los criterios bajo los cuales se otorgan las concesiones en relación con las causales establecidas para su extinción.
- Finalmente, se precisa reforzar la limitada capacidad operativa del Departamento que hoy tiene la responsabilidad en el desarrollo de las concesiones de obras públicas.

SERVICIOS SANITARIOS

16.- A contar de 1988 se han dictado varios cuerpos legales que otorgan al sector de servicios sanitarios un nuevo y moderno marco legal, tarifario e institucional. Constituye un todo coherente, lo cual no quiere decir que no sea perfectible: el DFL 382, Ley General de Servicios Sanitarios, que regula el régimen de concesiones y las condiciones de prestación, el DFL 70, Ley de Tarifas, que estableció el nuevo régimen tarifario y de aportes reembolsables; la Ley 18.902, que crea la Superintendencia de Servicios Sanitarios, para la normalización y fiscalización del sector; la Ley 18.778, Ley de Subsidios, para usuarios residentes de escasos recursos y otros.

- 17.- A través de la dictación de los citados cuerpos legales y de sus respectivos reglamentos, se establecieron las bases para que las empresas sanitarias, cuyas tarifas se determinan en función de los costos marginales de una empresa modelo, puedan expandirse y cumplir con la obligación de prestar el servicio dentro de su respectiva área geográfica de concesión.
- 18.- A la luz de lo señalado, creemos que nada justifica que se sigan manteniendo las empresas de servicios sanitarios en el sector público. Están dadas todas las condiciones para que puedan ser traspasadas al sector privado, porque aquí ya existe la normativa y están asegurados tanto el rol regulador como fiscalizador del Estado (a través de la Superintendencia creada, a la que sólo se debe dotar con los recursos profesionales y técnicos idóneos para cumplir adecuadamente estas funciones), y existe el marco legal, tarifario e institucional coherente para el desarrollo de este rubro.
- 19.- Las actuales empresas de servicios sanitarios requieren de una inversión promedio del orden de 450 millones de dólares anuales, como mínimo, para continuar su desarrollo. Esta cifra incluye la imperiosa necesidad de comenzar la construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas, servicio al que hoy -en los albores del año 2000-, sólo accede el 9% de la población.
- 20.- Bajo las condiciones actuales, este financiamiento es difícil o casi imposible de obtener directamente por parte de estas empresas públicas, puesto que sus balances, en la mayoría de los casos presentan baja rentabilidad, arrojan pérdidas. El Fisco, a su vez, tiene prioridades más urgentes. En consecuencia, la manera más directa y eficaz de obtener financiamiento es a través de su privatización.
- 21.- Sin embargo, está pendiente un aspecto importante del problema, cual es que la legislación vigente ha dejado el tema de las aguas lluvias en tierra de nadie. Se precisa resolver este serio problema urbano a la brevedad, radicándolo expresamente en alguna de las instancias de la actual o futura institucionalidad del sector.

DESARROLLO URBANO Y MERCADO

- 22.- No sólo por el imperativo constitucional debe el Estado actuar con el propósito de promover un adecuado Desarrollo Urbano. También debe hacerlo porque la iniciativa privada necesita un marco, una guía, para que sus desarrollos -que por fuerza serán parciales- se inserten en una estructura que forzosamente debe tener un sentido general.
- 23.- En este aspecto, el mercado presenta limitaciones de tiempo y espacio que no son concordantes con el tiempo y el espacio propios de los hechos urbanos.

Limitaciones de tiempo, porque el mercado opera con previsiones de 2, 5, 10 años, y las ciudades se desarrollan en siglos y milenios. A este respecto, cabe hacer notar la extraordinaria permanencia que adquieren muchos hechos físicos urbanos, permanencia que también se aplica a las externalidades que ellos mismos generan.

Y limitaciones de espacio, por cuanto la iniciativa privada guiada por el mercado puede visualizar sólo pequeñas partes de un todo inmensamente mayor, que es la ciudad. Y en la ciudad, cada parte genera externalidades sobre otras partes -vecinas o lejanas- y desde luego, sobre el total.

- 24.- En consecuencia, la participación del Estado en la dirección estratégica, normalización, regulación, fiscalización y promoción del Desarrollo Urbano, es absolutamente necesaria e insustituible, en el marco del cumplimiento de su rol subsidiario.

Por ello, a la hora de pensar en la Modernización del Estado, será fundamental pensar en un Estado que sea capaz de planificar, promocionar, y controlar el Desarrollo Urbano, en forma moderna y compatible con una economía de mercado.

MODERNIZACION DEL DESARROLLO URBANO

25.- Los principales temas sobre Desarrollo Urbano que debería tratar a fondo el estudio sobre Modernización del Estado, son los siguientes.

- a. En cuanto a los actuales instrumentos de planificación urbana, (leyes, decretos, planes reguladores, normas técnicas, etc.), ellos adolecen de una notoria falta de visión prospectiva, de una grave carencia de eficacia, y presentan frecuentes contradicciones y vacíos.
- b. En cuanto a las autoridades encargadas de actuar sobre esta materia, tanto en la planificación como en la operación y control, existe, por una parte, una multiplicidad de organismos que se superponen y se traslapan burocráticamente; y por otra parte, se carece de una entidad coordinadora con potestades superiores a los entes que deberían ser coordinados.
- c. En cuanto al ámbito físico, es necesario expandir el actual concepto de Desarrollo Urbano, a una extensión de territorio que abarque más allá de esa línea imaginaria llamada "límite urbano", línea que actualmente delimita atribuciones y aplicaciones legales, dejando en tierra de nadie vastos territorios donde se están produciendo ya los fenómenos urbanos primarios.

En este aspecto, todos los países desarrollados están preocupados de su "ordenamiento Territorial", concepto más amplio que el de Desarrollo Urbano, y que desde luego, incluye a éste.

- d. En cuanto a la diferenciación de los problemas urbanos, nuestra legislación aplica las mismas normas a los pueblos pequeños, a las ciudades de todos tamaños, y a las metrópolis, situación que conlleva múltiples ineficiencias.

Si bien estas diferencias se originan cuantitativamente, alcanzan una trascendencia cualitativa, que debe reflejarse en las normativas y en la organización de la administración y gobierno urbano.

- e. En cuanto a la Regionalización, creemos que el Ordenamiento Territorial local debe ser una de las principales manifestaciones de la voluntad regional, lo cual hoy es posible sólo en la reducida expresión de los Planes Reguladores.
- f. En cuanto a la Participación ciudadana en estas materias, participación hoy tan mentada y tan mal entendida, creemos que la legislación debe organizarla adecuadamente, por ser expresión de derechos indiscutibles, y porque conviene incorporar la voluntad ciudadana a las políticas de desarrollo urbano.

Pero esta participación, para ser eficaz, debe ser organizada e informada, y para ello hay que formular respuestas inteligentes a estas preguntas básicas:

Quienes Participan
En qué participan
Cuándo participan
Cómo participan

- g. Frente a un proceso nuevo en Chile, cual es la conurbación -generación de metrópolis-, es imperativo unificar mandos en aquellos aspectos generales que trascienden los límites comunales.
- h. En cuanto a la forma de crecer de las grandes ciudades, que lo hacen en desmesuradas extensiones de baja densidad, lo cual genera fuertes deseconomías y baja calidad de vida, el Estado Moderno debe dirigir su acción a la raíz del problema, y no fijar límites arbitrarios que serán sobrepasados tarde o temprano.

La raíz del problema estriba en que dichas extensiones perimetrales generan enormes externalidades negativas que no son pagadas por los usuarios, sino que son financiadas posteriormente por el Estado mediante innumerables, cuantiosas y ocultas bonificaciones. Esta acción del Estado distorsiona el mercado del suelo, y por ello a los SERVIU y a las inmobiliarias privadas les resulta más barato edificar urbanizando potreros, que pagando suelos que ya tienen infraestructura y equipamiento urbano, puesto que en el primer caso gran parte del verdadero costo de hacer urbano un suelo lo pagará después el Estado y los Municipios.

- i. En cuanto a la subdivisión y cambio de destino del suelo agrícola, es imperativo corregir el D.L. 3.516 de 1980, que fue dictado con un objetivo absolutamente distinto de aquel para el cual se usa hoy en día. Al amparo de dicho D.L., al lado de afuera del límite urbano de las grandes ciudades se está desarrollando otra ciudad con sitios de 5.000 m² en primera etapa y que presenta las siguientes características perversas :

- a) queda al margen de toda planificación, incluso de la coordinación elemental de la vialidad, lo cual, en el largo plazo imposibilitará todo flujo de tránsito razonable;

- b) no están obligados sus promotores a ejecutar obra alguna de urbanización, lo cual, en el largo plazo, cuando la población de esos sectores llegue a cierta densidad y consecuentemente alcance peso político, obligará a los Municipios a ejecutar las obras que debieron efectuar los que subdividieron el suelo. La magnitud de estas inversiones será extremadamente alta, por lo que bien podemos calificar hoy esta situación como una bomba de tiempo contra los presupuestos municipales del siglo XXI.

EL ESTADO Y LA VIVIENDA

- 26.- En materia de vivienda, el rol del Estado es esencialmente de carácter subsidiario, por tratarse de bienes privados, y su intervención se origina en consideraciones de índole social.
- 27.- En este contexto, las políticas de vivienda deben procurar crear las condiciones necesarias para asegurar a las familias la igualdad de oportunidades para acceder a una solución habitacional digna, cualquiera que sea su condición social o económica, entendiendo por igualdad de oportunidades no un mismo tipo de solución igualitaria, sino a que cada familia pueda acceder a la vivienda que mejor satisfaga sus aspiraciones y que su propio esfuerzo de ahorro le permita, debiendo el Estado orientar su acción preferentemente hacia el apoyo de las familias cuyas capacidades económicas sean insuficientes para satisfacer por si mismas las necesidades mínimas de vivienda, en condiciones de seguridad, salubridad y privacidad.
- 28.- Las políticas de vivienda deben tender a la canalización de un adecuado flujo de recursos, preferentemente privados, al financiamiento habitacional. Ello exige la existencia de sistemas de financiamiento que, garantizando una adecuada rentabilidad a los ahorrantes, importen costos de endeudamiento compatibles con la rentabilidad social y privada del bien vivienda.
- 29.- Otro requisito para lograr este objetivo es la integración del sector vivienda al mercado de capitales, para acceder a las fuentes institucionales de ahorro, como las AFP, las compañías de seguros, las sociedades y los fondos de inversión, así como al ahorro privado de empresas, familias e individuos, y para fomentar la competencia tanto en el sector de los servicios financieros como entre las empresas inmobiliarias. Dado que el financiamiento hipotecario requerido es de largo plazo, para asegurar el acceso a tales fuentes se precisa se mantengan mecanismos de reajustabilidad que permitan a los ahorrantes e inversionistas recuperar el valor real de los recursos invertidos, al menos mientras no

se alcance en el país niveles de inflación compatibles con sistemas de créditos a tasas nominales.

- 30.- La vivienda es la principal inversión que realizan las familias. Como tal, y fundado en principios de equidad, parece aconsejable estudiar un tratamiento tributario semejante al que rige en otro tipo de inversiones de personas y empresas.
- 31.- La multiplicidad de trámites administrativos que involucra la construcción y venta de las vivienda tiene hoy en día un impacto significativo en su precio final de venta, al verse afectado el costo financiero por demoras innecesarias en la tramitación de estos requisitos, muchos de los cuales corresponden sólo a una formalidad burocrática. Resulta entonces necesario analizar en detalle la frondosa tramitación que genera la normativa vigente para construir y vender, en especial en lo relativo a su justificación y a los plazos legales y reales involucrados, para promover las modificaciones que se precisen y que permitan agilizar la gestión de las instituciones y servicios responsables. Especial mención a este respecto merece la modernización del sistema de Conservadores de Bienes Raíces, donde está pendiente un cambio del actual sistema de Registro de la propiedad de bienes raíces hace tiempo estudiado, y donde se precisa activar algún sistema de competencia que promueva la agilidad y la eficiencia, al igual que en el sistema Notarial.
- 32.- En general, las diversas políticas y programas habitacionales desarrollados y perfeccionados a lo largo de los últimos 15 años, han demostrado su eficiencia, optimizando el aprovechamiento de los recursos públicos asignados al sistema, e incentivando el ahorro privado para vivienda, en un esquema subsidiario y claramente progresivo que privilegia a los sectores de menores ingresos.

33.- La política de subsidios habitacionales ha resultado particularmente efectiva para abordar la solución del problema habitacional chileno. Bajo este sistema, regulado por normas objetivas, universales e impersonales, la acción del Estado se ha convertido en un catalizador del esfuerzo de ahorro de las familias. Los buenos resultados logrados aconsejan preservar, en su esencia, este mecanismo, faltando sólo introducir algunas modificaciones administrativas que permitan mejorar la agilidad y operatividad del sistema, pero que así y todo, se ha convertido en modelo en latinoamérica, y algunos señalan como un ejemplo exitoso de modernización del Estado, que debiera ser imitado en otras áreas de acción estatal.

B.II.- PROPOSICIONES PARA LA MODERNIZACION DEL ESTADO,
EN MATERIAS DE CARACTER SECTORIAL

INFRAESTRUCTURA PUBLICA

RACIONALIZACION INSTITUCIONAL

La modernización debe tender a una racionalización de la institucionalidad vigente respecto del tema de la infraestructura pública, en cuanto a la cantidad, coordinación y ámbito de competencia de las Instituciones que deciden sobre los temas relativos a Vialidad Urbana, Desarrollo Urbano, Servicios Sanitarios, uso de Puertos, uso de Vías, etc.

MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PUBLICA.

Estudiar y establecer sistemas tarifarios que permitan la participación del usuario en el financiamiento.

PRIVATIZACION PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

Retomar y acelerar el tema de las privatizaciones de las empresas públicas, con lo cual en sí hay una fuente no inflacionaria de recursos para invertirlos en infraestructura.

PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA

Desarrollar un "Plan Nacional de Infraestructura", basado en una Planificación Estratégica Indicativa de largo plazo, previamente diseñada para el país, que entregue señales claras y estables para que la empresa privada pueda suplir adecuada y oportunamente la falta de recursos que ha reconocido el Estado para este sector de la economía.

FINANCIAMIENTO Y GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA

Adoptar las medidas necesarias para asegurar un nivel de financiamiento de la infraestructura pública adecuado, estable en el tiempo y concordante con el "Plan Nacional de Infraestructura", y aquellas disposiciones necesarias para aumentar la eficiencia administrativa en la gestión de los organismos estatales, mejorando la capacidad técnica del MOP para la planificación de la infraestructura básica y la materialización de la inversión programada, descentralizando su gestión administrativa, y cuidando siempre mantener la subsidiariedad del Estado en esta área.

GESTION GLOBAL DE INFRAESTRUCTURA

Analizar las nuevas disciplinas aplicables en la gestión global de obras de infraestructura y la conveniencia de administrar el proceso mediante autoridades unitarias, incorporando en esta gestión objetivos en defensa del medio ambiente.

INFRAESTRUCTURA SANITARIA.

INFRAESTRUCTURA SANITARIA.

Agilizar al máximo las privatizaciones en el sector sanitario, y reconocer la autonomía de sus servicios, fomentando la creación de nuevos servicios para cubrir tanto la demanda urbana como la rural, limitando la acción del Estado al otorgamiento de subsidios al consumo básico de familias en situación de pobreza. En el intertanto, la Superintendencia de Servicios Sanitarios debe mantener una presencia regional activa, y agilizar la aplicación de la legislación vigente para que las empresas sanitarias cumplan su obligación de dotar de infraestructura sanitaria a las ciudades, muchas de las cuales ven inhibido su desarrollo por la falta de certificados de factibilidad, y para supervisar la puesta en marcha, desde ya, del régimen tarifario, el subsidio a los consumidores de bajos ingresos y los mecanismos de aportes reembolsables.

APORTES REEMBOLSABLES

Los reembolsos de aportes de financiamiento que los particulares entregan para el desarrollo de la infraestructura sanitaria con motivo de la ejecución de proyectos de construcción, deben hacerse a valores reales o al menos conocidos previamente por los aporantantes.

AGUAS LLUVIA Y TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS

Realizar los estudios necesarios para dar solución definitiva al tema de las aguas lluvias, hoy tierra de nadie, y a la licitación, a la mayor brevedad, de las concesiones para el tratamiento de aguas servidas, permitiendo y promoviendo la participación privada en este sector.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**MODERNIZACION DEL ACTUAL MODELO PORTUARIO**

Modificar el marco legislativo, institucional y reglamentario que regula el actual modelo portuario, basado en la competencia al interior de los puertos, de modo de modernizarlo y complementarlo con un sistema de competencia entre puertos, que suprima el esquema de subsidios cruzados, y haga posible la inversión privada en infraestructura portuaria.

REGULACION PORTUARIA Y CONCESIONES MARITIMAS

Establecer una autoridad portuaria normativa, desligada de la operación de los puertos, transformando cada uno de los puertos que hoy dependen de EMPORCHI en organizaciones autónomas, que sólo se encarguen de administrar su respectiva infraestructura, con la participación de los usuarios y de la comunidad de las ciudades-puerto en la toma de decisiones. La autoridad normativa, por su parte, debe entregar garantías explícitas de la subsidiariedad del Estado, tanto en la operación como en la inversión portuaria, y establecer sistemas de concesiones marítimas que entreguen algún

tipo regulado de propiedad por un plazo compatible con las inversiones requeridas en el sector.

SISTEMAS TARIFARIOS

Se deben establecer sistemas tarifarios claros y predefinidos, calculables de acuerdo a principios económicos, para los servicios de aguas abrigadas, amarre, estadía, transferencia de carga y acopio de mercaderías.

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO DE LA RED AEROPORTUARIA

Establecer un plan integral de desarrollo de la red, con una activa y efectiva participación de los usuarios, tanto en su formulación como en su control, para asegurar se incorporen criterios comerciales en el diseño de las nuevas instalaciones o en la ampliación y modernización de las existentes, acordes con las necesidades de una moderna industria aérea comercial.

MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE PISTAS Y EQUIPAMIENTO TERRESTRE

Definir un sistema de mejoramiento de las pistas para superar las actuales limitantes de capacidad de soporte y/o longitud que restringen su uso por la aviación comercial; Sustituir el actual sistema de reconstrucción de las pistas, que provoca un servicio deficiente y demanda el cierre de los aeropuertos por períodos prolongados, por un sistema de mantenimiento preventivo, específico para cada aeródromo, de ejecución periódica y regular, que permita mantener cada complejo aeroportuario permanentemente operativo; y dotar a los aeropuertos de todas las ayudas visuales terrestres menores, y de los equipamientos electrónicos hoy faltantes, lo que demanda una inversión menor perfectamente financiable con la recaudación que el Estado obtiene de los usuarios de la red.

INSTITUCIONALIDAD PARA LA PARTICIPACION PRIVADA

Reestructurar el marco institucional que rige al sector aeroportuario, con la creación de un organismo moderno, con participación privada, que separe las demandas de la aviación comercial de la militar, liberando así a la Fuerza Aérea de su responsabilidad en la industria aéreo comercial, lo que le permitiría desarrollarse en un nuevo escenario de soberanía nacional, más técnico y acorde con su formación profesional. El Estado, subsidiariamente, y a través de las instituciones existentes, debe asumir un rol normativo y regulador, que, por la vía de concesionar de la red de aeropuertos como un todo, incluido el aeropuerto de Santiago, estimule la competencia en el sector para que las empresas privadas realicen las inversiones requeridas.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Legislar sobre medidas adicionales e incentivos que permitan el uso complementario de la infraestructura ferroviaria, actualmente subutilizada. Esta complementación y coordinación legal es particularmente importante hoy, en que la tendencia mundial va hacia sistemas de transportes multimodales, compitiendo dentro de un sistema de transportes sano y transparente.

INFRAESTRUCTURA VIAL

TARIFICACION PARA EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA

Promover todos los estudios conducentes al establecimiento de sistemas técnicos de tarificación, lo más prácticos, objetivos, transparentes y equitativos posibles, para ligar directamente el pago o tarifa, con el uso de la infraestructura. En el caso de la infraestructura vial, los sistemas de tarificación, que deberían ser determinados y regulados por una instancia técnica independiente, son esenciales para resolver con una efectiva

participación del sector privado las deficiencias existentes tanto a nivel urbano como interurbano, toda vez que las tarifas de las obras concesionadas son competitivas y/o complementarias con la tarificación (peajes) vigentes y futuros de la red vial pública. Al respecto debe tenerse presente, en todo momento, lo que la actual administración resuelva con respecto a la ya convocada privatización de la carga transportada por ferrocarril.

CONCESIONES.

AMBITO DE APLICACION DEL SISTEMA DE CONCESIONES

Incentivar una mayor participación del sector privado en la infraestructura pública, promoviendo la utilización del régimen de concesiones, no sólo en el ámbito del MOP, sino también del MINVU, Municipalidades, administración de bienes nacionales de uso público y, en general, en todas las áreas en que ello sea útil, eficiente y productivo, y aplicar la legislación del sector sanitario en materia de concesiones, promoviendo la privatización.

PERFECCIONAR EL SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

Promover el inmediato perfeccionamiento del sistema de las concesiones, responsabilizando al MOP de aportar, dentro de las bases de licitación de las obras a concesionar, la estadística probada que permita garantizar los flujos que hacen sostenible el proyecto, para reducir los riesgos que desincentivan un financiamiento adecuado y competitivo (evaluaciones, riesgos-rentabilidad); de resolver, antes de licitar, todos los trámites de expropiación; y de flexibilizar las bases de licitación de modo que resuelvan efectivamente los aspectos específicos a cada proyecto, lo que permitiría aumentar el número de participantes en las licitaciones.

CAPACIDAD OPERATIVA PARA CONCESIONAR OBRAS PUBLICAS

Readecuar la capacidad operativa del MOP, para evitar las improvisaciones, y se puedan licitar los proyectos de acuerdo al calendario que se divulga en el país y en el extranjero, y crear una Superintendencia de Concesiones Públicas.

TRIBUTACION DE LAS CONCESIONES

Resolver definitivamente y en forma sectorial (concesiones) la institucionalidad de carácter tributario, tanto en el tratamiento del IVA como del Impuesto a la Renta, que afecta los flujos de los proyectos. (Vease Anexo "Un Estatuto Tributario para las Concesiones")

ESTABILIDAD DE LAS REGLAS DEL JUEGO EN MATERIA DE CONCESIONES

Entregar un nivel razonable de estabilidad en las reglas del juego y señales al mercado, por parte del Estado, en el sentido que no se van a alterar las condiciones originales bajo las cuales se estudió, licitó y contrató el proyecto, evitando afectar la rentabilidad del mismo durante el plazo de concesión.

TRASPASO DE LAS CONCESIONES

Aceptar en las Bases de Licitación el traspaso a los acreedores de la concesión, en caso de que se opte por cancelar el contrato firmado con el concesionario original.

INCENTIVOS PARA LA PARTICIPACION PRIVADA EN CONCESIONES.

Buscar métodos que incentiven la participación en el sistema de concesiones, perfeccionando la normativa para el fomento de la gestación de proyectos de iniciativa privada.

INTERNACIONALIZACION

INTERNACIONALIZACION DE EMPRESAS Y RECIPROCIDAD DE TRATO.

Efectuar las modificaciones legales y reglamentarias que permitan la participación de empresas chilenas en el extranjero, la aplicación de incentivos para exportaciones incipientes, y la firma de convenios internacionales que contengan la reciprocidad de trato, donde se incluyan explícitamente los servicios de ingeniería y construcción en el beneficio del crédito fiscal por doble tributación por ingresos generados en el extranjero.

LEGISLACION Y REGLAMENTACION DE LA CONSTRUCCION

RECOPIACION DE LA LEGISLACION QUE REGULA LA CONSTRUCCION

Recopilar y dar coherencia a los distintos cuerpos legales que regulan la actividad de la construcción en Chile.

ESTABILIDAD DE MARCOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Otorgar la necesaria estabilidad, transparencia y divulgación oportuna a los marcos legales y reglamentarios del sector de la construcción, evitando la discrecionalidad e interpretación extemporánea de los organismos de fiscalización.

NORMAS SOBRE RESPONSABILIDAD EN LA CONSTRUCCION

Establecer normas más específicas sobre la responsabilidad de cada uno de los agentes involucrados en el área de la construcción y una mejor y más completa regulación en esta materia.

PROYECTOS Y CONTRATOS PUBLICOS DE CONSTRUCCION

GESTION DE PROYECTOS DE CONSTRUCCION

Impulsar la realización de puntos de encuentro entre los distintos agentes que intervienen en los proyectos de construcción con el Estado en su calidad de mandante de tales obras, de modo de obtener proyectos más completos, racionales y modernos, coordinados en su concepción y ejecución, y lograr así un mejoramiento continuo de los proyectos de ingeniería, de manera de asegurar la constructibilidad de los proyectos y la ejecución de las obras sin interrupciones.

BASES DE LICITACION Y CRITERIOS DE CONTRATACION

Modificar los sistemas de aprobación de las bases de contratación, con el objeto de flexibilizar y agilizar la función estatal. Para ello se deben establecer mecanismos de diálogo permanente entre el Estado, como mandante, y las empresas constructoras, con el objeto de obtener Bases de Licitación justas, claras y equitativas, en un marco de seriedad y probidad, uniformando los criterios de adjudicación de licitaciones a nivel regional y nacional.

SISTEMAS DE ADJUDICACION DE OBRAS

Realizar los estudios para establecer sistemas de adjudicación de propuestas que consideren, además del precio, otros elementos objetivos y transparentes que otorguen ventajas en la evaluación de las mejores ofertas presentadas por las empresas.

ARBITRAJES

Abrir espacio a los arbitrajes en los contratos con el Estado, estableciendo cláusulas arbitrales, referidas al cuerpo arbitral de la Cámara de Comercio, en todos los contratos de construcción.

En todo caso, buscar y establecer mecanismos rápidos y eficientes para la solución de las controversias que surjan durante la ejecución de los proyectos públicos de construcción.

CALENDARIZACION REGIONALIZADA DE LAS PROPUESTAS PUBLICAS

Los presupuestos de Inversiones Anuales aprobados por las Instituciones Públicas deben distribuirse a través del año de acuerdo a las características de cada región, y tanto ellos como los planes públicos de construcción de mediano y largo plazo deben tener divulgación pública anticipada.

LICITACION PUBLICA DE OBRAS.

Regular para que los organismos del Estado usen preferentemente sólo las licitaciones públicas para la adjudicación de las propuestas a que llamen, salvo en los casos calificados de emergencia o fuerza mayor.

FUNCION DE LAS INSPECCIONES TECNICAS DE LAS OBRAS

Revisar la función de inspección técnica en los contratos públicos de construcción, de modo de integrar y optimizar los esfuerzos individuales de cada participante en el proyecto. La inspección técnica debe, además de fiscalizar, detectar las posibles fallas de diseño para que sean corregidas oportunamente por quien corresponda.

CALIFICACION DE LAS INSPECTORIAS TECNICAS

Exigir a la inspección técnica la misma calificación que el mandante solicita para el profesional encargado de la obra. Ella debe, además, contar con el poder de decisión suficiente para resolver las dificultades administrativas y técnicas que pudieren presentarse (interlocutor válido).

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y SELECCION DE PROYECTOS

Profundizar los estudios de factibilidad que permitan una selección de proyectos, y una segura programación de las licitaciones internacionales.

SISTEMAS COMPUTACIONALES DE CALIFICACION DE LOS CONTRATISTAS

Propender, en los diferentes Ministerios, a la existencia de una calificación dinámica, que tome en cuenta el desempeño, cumplimiento de plazos, situación financiera, cumplimiento de leyes laborales de las empresas que integran los diferentes Registros, a través de sistemas computacionales.

REGISTROS DE CONTRATISTAS

Facilitar la incorporación al Registro del Ministerio de Obras Públicas desde las Regiones, buscando establecer un Registro Unico de Contratistas en el país, que sea cualitativo antes que cuantitativo, con calificaciones que premien el buen accionar del Contratista.

REGIONALIZACION**DESCENTRALIZACION Y PARTICIPACION PRIVADA**

Establecer medidas que acentúen y tecnifiquen la descentralización del país, haciendola efectiva a través de la incorporación de la participación de los sectores productivos en los organismos regionales pertinentes, para asegurar una adecuada planificación estratégica regional, con el objeto de lograr un desarrollo productivo de acuerdo a las características de cada una de ellas.

DESCENTRALIZACION DEL MOP

Actualizar la Ley y el Reglamento de Obras Públicas conforme con la regionalización de país, propendiendo a la descentralización de ese Ministerio.

DESARROLLO TECNOLÓGICO.

NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN

Fomentar en los contratos de construcción del sector público la incorporación de nuevas tecnologías, estableciendo incentivos a la innovación a través de sistemas orgánicos que promuevan su utilización, y que mantengan la competencia y la necesaria transparencia, al mismo tiempo que resguarden los intereses del mandante.

CALIDAD DE LOS PROYECTOS.

Estudiar los procedimientos más adecuados para mejorar la calidad de los proyectos que los organismos del Estado licitan, de modo de evitar costos adicionales y aumentos de plazo de ejecución de las obras en proyectos aparentemente más económicos.

DIFUSION PARA PROMOVER LAS INNOVACIONES TECNOLÓGICAS

Difundir anticipadamente la programación de los proyectos públicos de construcción, para permitir a los sectores encargados del diseño, la ejecución y el control de las obras y a los proveedores adecuarse a ellos, permitiendo así el aporte de innovaciones tecnológicas, lo que permitiría contratar con las empresas que cumplan más adecuadamente con los requerimientos del mandante público.

INSTITUTO DE LA CONSTRUCCIÓN

Instituir un "Instituto de la Construcción", como un medio para contribuir a aumentar la productividad y competitividad del sector.

DESARROLLO URBANO

ESTABILIDAD DE NORMATIVA URBANA.

Estudiar la conveniencia de contar con invariabilidad, por un determinado plazo, de la vigencia de las normas sobre altura, densificación, uso del suelo y similares.

DESARROLLO URBANO Y CIUDAD EFICIENTE

Crear los mecanismos necesarios para poner en práctica las políticas sobre desarrollo urbano actualmente vigentes, para eliminar el subsidio implícito que lleva envuelto el desarrollo inorgánico de las ciudades.

PARTICIPACION PRIVADA EN LA RENOVACION URBANA

Promover la renovación urbana, y estimular la participación privada en ella, con los mecanismos e incentivos propios de una economía social de mercado.

INFRAESTRUCTURA PUBLICA URBANA Y CALIDAD DE VIDA.

Establecer programas de largo plazo de obras de infraestructura pública que aseguren un desarrollo racional de las ciudades y su densificación.

COORDINACION DE PLANES REGULADORES COMUNALES

Agilizar la aprobación de los Planes Reguladores Comunales e Intercomunales, los que deben estar perfectamente coordinados, y adecuados a las condiciones urbanas y a la calidad de vida que se desee entregar a los usuarios. Lo anterior requiere crear instancias para recoger ideas constructivas con la concurrencias de todos (alcaldes, intendentes, Cámara, etc.) con el objeto de acordar e implementar políticas y planes comunes, en relación al desarrollo urbano. La definición de los planos reguladores de las comunas debe guardar concordancia con los respectivos planes de desarrollo de las Empresas de Servicios Sanitarios y Eléctricos.

MODERNIZACION DE LAS DIRECCIONES DE OBRAS MUNICIPALES

Se precisa resolver el problema de la indefinición en cuanto a la dependencia funcionaria de los Directores de Obras Municipales, y estudiar una modernización de la gestión de las Direcciones de Obras Municipales, agilizando los procesos de aprobación de permisos municipales y recepción de obras con la introducción de sistemas computacionales, y facultando la contratación de asesores, financiados por los propios interesados, para la revisión de permisos de edificación. Además, resulta conveniente revisar las facultades de los Secretarios Regionales Ministeriales sobre permisos válidamente emitidos y que afectan derechos adquiridos.

CONGELACION DE PERMISOS Y PLANES REGULADORES.

Adoptar medidas que eviten los congelamientos de permisos en aquellas comunas que cuentan con Planes Reguladores, apurar la conclusión de aquellos que están en elaboración y actualizar aquellos que estén obsoletos.

USO DEL SUBSUELO PUBLICO Y CATASTRO DE INSTALACIONES

Agilizar las acciones iniciadas para racionalizar el uso del subsuelo, estableciendo mecanismos de coordinación entre los diferentes servicios de utilidad pública que deben trabajar en la vía pública y en el subsuelo, y realizar, actualizar y mantener, por un organismo coordinador independiente, un catastro de las instalaciones aéreas y subterráneas de cada uno de los servicios públicos, el que debiera estar a disposición permanente de los usuarios.

CONGESTION VIAL

Resolver el problema de la congestión vial, lo que supone un buen uso de las vías, educación de los choferes de la locomoción colectiva etc.

PROYECTO DE TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO.

Designar una Comisión Especial que estudie la problemática del Borde Costero y proponga una política general sobre su ocupación, incluyendo los bordes lacustres y de ríos.

VIVIENDA PUBLICA**POLITICA DE VIVIENDA PUBLICA.**

Revisar los programas del MINVU, de acuerdo a un diagnóstico de carácter nacional de los resultados obtenidos en la aplicación de los programas de vivienda pública, especialmente en materia de calidad, costos y utilización de subsidios, para redefinir y adoptar estándares habitacionales regionales adecuados a los distintos programas de vivienda del sector público, incrementar la participación de los usuarios en el pago de sus viviendas, y dar mayor participación al sector privado en la administración del sistema habitacional con objetivo social.

INFORMACION SOBRE LOS PROGRAMAS PUBLICOS HABITACIONALES

Estudiar y establecer mecanismos más eficientes destinados a informar a los postulantes del tipo de vivienda que podrían recibir de acuerdo a los planes de postulación a que se adhieran.

NORMAS DE CONTRATACION DE VIVIENDAS SOCIALES

Uniformar los criterios de aplicación e interpretación de las normas de contratación de viviendas sociales en todo el país.

PRECIO DE LAS VIVIENDAS SOCIALES

Liberar el precio máximo, la superficie y las especificaciones de las viviendas básicas, de acuerdo a los costos reales de cada región, y propiciar la libertad de precios y proyectos para las otras viviendas sociales, de tal forma de atender la demanda para el segmento que va entre la vivienda básica y la vivienda PET.

INCLUSION DE LA VIVIENDA BASICA EN UN REGIMEN DE MERCADO.

Estudiar la factibilidad de incorporar la vivienda básica a un régimen de mercado subsidiado.

SANCIONES A POSTULANTES QUE RENUNCIAN AL PET

Estudiar fórmulas que representen sanciones efectivas a aquellos postulantes que renuncian al Programa PET durante su desarrollo, ocasionando atrasos en la liquidación de dichas operaciones.

FINANCIAMIENTO HABITACIONAL**CREDITOS DE BAJO MONTO**

Estudiar mecanismos y líneas de acción que estimulen e incentiven a las instituciones financieras para participar en las operaciones hipotecarias de menor monto. Se debe tender a hacer más atractiva la relación rentabilidad-riesgo de este tipo de operaciones.

FRANQUICIAS TRIBUTARIAS PARA LOS CREDITOS HIPOTECARIOS DE VIVIENDA

Estudiar el perfeccionamiento de las franquicias tributarias para las personas naturales y jurídicas en los sistemas de crédito hipotecario.

MARGENES DE ENDEUDAMIENTO

Ampliar los márgenes de la relación de endeudamiento de las Instituciones Financieras para créditos hipotecarios.

C. ANEXOS

**PERFECCIONAMIENTO DEL
SISTEMA JUDICIAL**

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIONCOMISIONMODERNIZACION DEL ESTADOANEXOPERFECCIONAMIENTO DEL SISTEMA JUDICIALGENERALIDADES

Existe en nuestro país una marcada tendencia a suponer que los problemas se resuelven dictando leyes. Como resultado de ello nos encontramos con una gran cantidad de normas -muchas veces superfluas y redundantes- que quedan en el papel, con escasa aplicación. Mientras no se perfeccione sustancialmente el Sistema Judicial, las leyes, por buenas que sean, no serán realmente útiles, ni darán seguridad jurídica. Las leyes que realmente sirven son las que la ciudadanía realmente usa y que el Sistema Judicial efectivamente ampara.

PROPOSICION PRINCIPAL

- a) El perfeccionamiento del Sistema Judicial debe ser objeto de un Proyecto General, elaborado en forma similar a la que emplea el sector privado eficiente para decidir y administrar sus empresas.
- b) Así, sería necesario primero identificar, cuantificar y analizar las necesidades de justicia (en el sector privado diríamos "la demanda de justicia"). Habría que establecer su distribución geográfica, tipos de litigios (Civiles, criminales, vecinales, etc.), tipos de procedimientos, etc.- Será necesario no sólo limitarse a establecer las necesidades actuales, sino también proyectar los requerimientos que se presentarían al tener los ciudadanos acceso a un sistema judicial eficiente.

- c) Luego corresponde establecer las características que tendría que tener la disponibilidad de servicios de justicia (en el sector privado diríamos "la oferta de justicia"): ¿Qué tipo de tribunales, cuántos y dónde deben situarse?; ¿Qué tipo de jueces y cuántos de cada uno?; ¿Qué, y cuántos funcionarios judiciales y auxiliares, y sirviendo dónde?, etc.

- d) Tal vez a estas alturas podrían analizarse variadas ideas para reducir la presión sobre el sistema judicial (favoreciendo, por ejemplo, la autocomposición, el arbitraje y otros medios similares), y otras encaminadas a mejorar el sistema judicial, tales como la racionalización de los procedimientos, el perfeccionamiento del sistema jurídico (lo que tiene, por cierto, mayor alcance que su sólo efecto en el perfeccionamiento del Sistema Judicial), etc.

- e) Una valorización de los costos y beneficios permitirá, finalmente, tomar las decisiones políticas que procedan. Debe tenerse presente que uno de los beneficios que más importa es mejorar la productividad agregada del país. La optimización del Sistema Judicial debe apuntar, no sólo al gasto público, sino también al gasto privado vinculado con la justicia.

ALGUNAS IDEAS

Dentro del espíritu señalado en la letra d) del punto anterior, y sin pretender agotar el tema, se anotan a continuación varias ideas encaminadas a reducir la presión sobre el Sistema Judicial, a incrementar su capacidad de proporcionar sus servicios, y a incrementar la productividad agregada de los sectores público y privado en relación a la justicia.

- a) Reforzar, perfeccionar y extender la justicia arbitral.

- b) Establecer las estructuras administrativas apropiadas para descargar a los jueces de este tipo de tareas, permitiéndoles concentrarse en su función jurisdiccional.

- c) Trasladar la llamada "Jurisdicción Voluntaria" y tal vez otros asuntos, como el procedimiento ejecutivo -en sus gestiones administrativas-, a los notarios, receptores judiciales, síndicos de quiebras e incluso policías.
- d) Introducir -paulatina y experimentalmente- el procedimiento oral.
- e) Perfeccionar y reducir -a unos cinco o seis- los procedimientos judiciales, facilitando y haciendo más sencilla la tarea de jueces y abogados. Se evitarían, así también, un considerable número de recursos, autos, traslados y demás.
- f) Establecer los verdaderos costos de la justicia y cobrar una proporción razonable de ellos a quienes acuden o son arrastrados a los tribunales. Para evitar que estos cobros impidan a los más pobres su acceso a la justicia, se podría contemplar un subsidio focalizado a quienes realmente lo necesitan. Es difícil para un gremio empresarial plantear un encarecimiento de los servicios de justicia; pero la situación actual es peor, ya que resulta más gravoso tener acceso sólo aparente a una justicia que, aunque nominalmente gratuita, no es suficientemente operante.
- g) Estudiar un sistema de remuneraciones de los jueces y personal superior de los tribunales que, de algún modo, se ligue a la cantidad y calidad de los servicios que presten.
- h) Establecer programas de estudios de post grado y de perfeccionamiento de los jueces como requisitos para su ingreso al Poder Judicial y para sus ascensos.
- i) Dar mayor transparencia a los procesos de nombramiento en cargos de auxiliares de la administración de justicia, como Notarios, Conservadores, etc.
- j) Aumentar la jornada de trabajo de los tribunales y eliminar el feriado judicial colectivo, reemplazándolo por el régimen normal de los empleados públicos.

- k) Buscar nuevas formas de notificación. Especialmente la gestión que traba la litis, se constituye en un engorroso obstáculo que dificulta y complica la iniciación de los juicios. Por de pronto se podría buscar la forma de simplificar y mejorar los procedimientos de notificación existente; pero también se podrían buscar -con imaginación- otros nuevos, que operaran en forma alternativa y sin derogación de los actualmente contemplados. Existe, por ejemplo, una interesante proposición de notificación que podría operar a través de los registros de direcciones y sistemas de administración de las cuentas corrientes bancarias (En caso necesario, podría entrarse en mayores detalles sobre este particular).
- l) Fijar días y horas determinados para los alegatos en las Cortes. Sería así enorme la economía de tiempo de los abogados. Los eventuales huecos que pudieran producirse serían ciertamente bien aprovechados por los ministros, siempre recargados de trabajo. Para establecer esta medida tal vez bastaría un Autoacordado de la Corte Suprema o de cada Corte de Apelaciones en particular.
- m) Impulsar la creación de un sistema de establecimientos penales administrados por el sector privado.

**RACIONALIZACION DEL
SISTEMA TRIBUTARIO**

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIONCOMISIONMODERNIZACION DEL ESTADOANEXOCONSIDERACIONES PARA LA RACIONALIZACION DEL SISTEMA TRIBUTARIOPOR QUE ES NECESARIO RACIONALIZAR EL SISTEMA TRIBUTARIO

El sistema tributario chileno ha llegado a un nivel de complejidad preocupante:

- que requiere de expertos altamente especializados en su manejo,
- que se presta para errores de interpretación y cálculo,
- que involucra costos privados incalculables para la administración de los asuntos tributarios,
- que significa subidos gastos de fiscalización para el Estado.

Aparte de los costos anotados, la actual estructura tributaria desincentiva el desarrollo y atenta contra los niveles de productividad pública y privada que el país requiere.

OBJETIVOS PRIORITARIOS PARA UN BUEN SISTEMA TRIBUTARIOa) Financiar el presupuesto del sector público

El tamaño del presupuesto debe ser compatible con:

- El rol subsidiario del Estado
(ajustando su tamaño y evitando transferencias innecesarias de recursos del sector privado al público)
- La inserción de Chile en la economía internacional
(evitando que la carga tributaria sea excesiva en relación con la de los países con los que competimos)

b) Hacerlo con eficiencia

Se hace necesario optimizar la relación entre el nivel de recaudación y los costos que signifique su administración (para los privados) y su fiscalización (para el fisco) Ello exige un muy serio esfuerzo por simplificar sustancialmente la estructura del sistema tributario, cuyo actual grado de complejidad resulta enfermizo.

c) Fomentar el ahorro y la inversión

Hay consenso en que la superación de la pobreza requiere de un serio esfuerzo de crecimiento, lo que está esencialmente asociado a altas metas de ahorro e inversión.

OBJETIVOS SECUNDARIOS DEL SISTEMA TRIBUTARIO

a) Herramienta de redistribución del ingreso

Antiguamente se consideraba que los impuestos eran un buen medio de redistribución, haciendo pagar más impuestos a quienes tienen mayores rentas.

Hoy en día, en general, se acepta que el sistema tributario, desde un punto de vista macroeconómico, no es una herramienta eficiente de redistribución, puesto que produce efectos no deseados en la asignación de recursos.

Resulta más eficiente como mecanismo redistributivo una adecuada focalización del gasto social: dar más beneficios a quienes ganan menos. Por tanto, no debería tenerse reservas para aplicar impuestos indirectos, si ellos son más eficientes que los directos para financiar el presupuesto del sector público (incluyendo el gasto social necesario).

b) Herramienta de política macroeconómica

Parece útil que el fisco cuente con una herramienta que le permita regular -dentro de límites preestablecidos- el gasto agregado (consumo más inversión). Cuando el Banco Central utiliza la tasa de interés como herramienta para ello, actúa principalmente sobre la componente inversión del gasto. El Fisco, en tanto, puede actuar directamente sobre su propio gasto. Para regular el gasto del sector privado, en su componente consumo, podría aceptarse en la ley permanente del IVA un rango de tasas dentro del cual debería quedar aquella que anualmente determine la ley de presupuestos, atado a un ahorro equivalente del fisco. (La reciente modificación de la ley de la renta entregó al Presidente de la República y no a la ley -como debió haber sido- ciertos ajustes a la tasa del IVA, lo cual no corresponde a la idea propuesta).

ALGUNAS IDEAS SOBRE UNA ESTRUCTURA TRIBUTARIA EFICIENTE

El diseño y puesta en marcha de un sistema tributario eficiente y sencillo es una tarea tan difícil y compleja, como necesaria y determinante para el desarrollo del país. Tal vez no sea posible hacerlo todo de una vez, pero los estudios y reformas que se realicen deben -desde ya- apuntar en la dirección correcta. Señalamos a continuación algunas ideas:

- a) A nivel de las empresas: Privilegiar los impuestos a los retiros por sobre el impuesto a la renta devengada.

- Controlar la renta ha llegado a ser extraordinariamente complejo. Tal vez -en la meta- baste con que las empresas hagan sus balances comerciales según las normas contables generalmente aceptadas, y los datos de los estados financieros se utilicen sólo para fines no tributarios, o para información meramente estadística del SII.
 - Los impuestos a los retiros:
 - son más fáciles de administrar.
 - son más fáciles de controlar.
 - fomentan el ahorro y la inversión.
 - Como alternativa, podría contemplarse un sistema que midiera los ingresos de las empresas. Según diversas categorías de actividad económica, se establecieran rentas presuntas. En este caso, sería necesario contemplar algún mecanismo de salvaguardia para empresas con pérdidas o con rentas que se aparten significativamente de la renta presunta. Para ello podrían ser útiles los estados financieros elaborados según los criterios contables generalmente aceptados.
- b) A nivel de las personas: Privilegiar los impuestos al consumo (Renta, menos inversión).
- Ello permite mantener progresividad, pero no considerando para este efecto el ahorro y la inversión en la suma base a que se aplican las tablas.
 - Habría que evaluar:
 - las dificultades de definir qué es ahorro e inversión a nivel de las personas, y

- cuán factible es administrar y controlar ello en forma manejable y simple.

c) A nivel general: utilizar sin tantas reservas los impuestos indirectos

- El IVA y otros impuestos indirectos son los más eficientes:
 - generan altas recaudaciones
 - son más simples para su administración y fiscalización.
- Su imagen de ser "regresivos" puede representar un problema político. Pero en verdad la redistribución debe y puede ser lograda mucho más eficaz y eficientemente por la vía de la focalización del gasto social hacia los más pobres.

d) Impuestos misceláneos

- Deberían eliminarse todos aquellos impuestos que no estuvieran relacionados con externalidades negativas. No es bueno -a nuestro juicio- que existan impuestos que no contribuyen a una correcta asignación de los recursos, y que requieren de administración y fiscalización que complican el funcionamiento del sector privado y recargan la fiscalización.

e) Patentes municipales

- Parece lógico que las personas naturales y jurídicas que utilizan los servicios de una municipalidad, contribuyan al financiamiento de sus gastos en proporción al de las prestaciones correspondientes. Este es el caso de los permisos de circulación, recaudación de basuras y otros similares.

- En el caso de las patentes municipales, a falta de un criterio objetivo de determinación de las prestaciones por las que correspondería pagar, se ha optado por un impuesto de estructura patrimonial, con un tope que se está cuadruplicando.
- Creemos inapropiada la aludida estructura patrimonial de estas patentes, por mucho que se fijen topes cuya magnitud tiende a ser creciente. Parece necesario buscar una pauta objetiva que mida lo mejor posible las prestaciones que otorgan las municipalidades. Mientras ello no ocurra, proponemos reemplazar las patentes referidas al patrimonio por otras proporcionales a la renta

f) Aranceles aduaneros

- El sistema vigente de aranceles aduaneros es una clara muestra de lo que puede lograrse con una racionalización a fondo. Ya se ha producido consenso en el país en el sentido que los aranceles bajos y parejos contribuyen radicalmente a la correcta asignación de los recursos y simplifican la administración de la recaudación. Las únicas complicaciones que se observan se relacionan con la clasificación de las mercaderías para fines estadísticos.

g) Otras simplificaciones

- * Trato parejo para diversos tipos de sociedades.
- * No agregar las rentas del trabajo en el cálculo del impuesto global complementario. De este modo "el impuesto único" realmente lo sería.
- * Flexibilización de fechas de presentación de las declaraciones de impuesto.

- * Tratamiento simplificado de multas y recargos por atrasos en pagos de contribuciones de bienes raíces, para los efectos de su deducción en las declaraciones anuales de impuestos a la renta.

**PERFECCIONAMIENTO DEL
SISTEMA JURIDICO**

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIONCOMISIONMODERNIZACION DEL ESTADOANEXOPERFECCIONAMIENTO DEL SISTEMA JURIDICO

La calidad del sistema jurídico marca significativamente el desarrollo de los países. En efecto: en la medida que se tienda hacia un sistema frondoso, abundante en duplicidades e incoherencias, con más instituciones que las necesarias e imperfectamente vinculadas entre sí, se van generando trabas a la actividad, se fomenta la burocracia, se contribuye a dificultar el funcionamiento del país, a incrementar los costos, reducir la productividad, atentar contra la inserción internacional y a frenar el desarrollo.

Es posible anotar por lo menos algunas de las causas que incentivan el deterioro del sistema jurídico y que tienden a dificultar su perfeccionamiento.

- * Por lo pronto, existe un rasgo cultural muy propio de nuestro pueblo: se piensa que todos los problemas se pueden arreglar con nuevas leyes. Se genera así una presión sobre los legisladores para que dicten más y más normas legales.

- * Por otra parte la masa de los electores suele estar más interesada en materias contingentes, locales y de corto plazo que en aquellas de verdadero interés nacional con proyecciones de largo plazo.

- * Nuestro actual sistema hace a los parlamentarios muy dependientes de sus electores (elecciones por distritos pequeños, períodos cortos, cargos reelegibles, etc.). Ello constituye una presión -tal vez irresistible para algunos- hacia el despacho del mayor número de leyes posible, sobre materias generalmente locales o de corto plazo, en que tiene a primar la cantidad sobre la calidad en el trabajo legislativo.

Resolver este problema es muy difícil, toda vez que para ello debieran revisarse criterios políticos delicados. Sin embargo parece posible trazar un par de ideas al respecto:

- * Podría pensarse en algunas formas de reducir las influencias negativas de la presión directa de los electores (sin perjuicio de respetarlos en su función propia, de elegir a los parlamentarios). Tal vez podrían contemplarse períodos más largos, senadores nacionales -en vez de regionales-, distritos más grandes -tal vez regiones para los diputados, terminar con la posibilidad de reelección para períodos seguidos, etc.
- * En la actualidad los estímulos para los parlamentarios están puestos hacia recoger lo más directamente posible los deseos de sus electores. Tal vez podrían encontrarse algunos otros estímulos orientados a privilegiar la calidad sobre la cantidad de las leyes despachadas; a la debida atención de los problemas nacionales sobre los de mero interés local; a la preocupación por el largo plazo por sobre los objetivos inmediatos; hacia la coherencia del sistema jurídico, etc.

**ESTATUTO TRIBUTARIO
PARA LAS CONCESIONES**

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**COMISION****MODERNIZACION DEL ESTADO****ANEXO****UN ESTATUTO TRIBUTARIO PARA LAS CONCESIONES**

Para resguardar la necesaria seguridad jurídica de las sociedades concesionarias que operan al amparo del DFL 164 de 1991, se hace imprescindible reconocer a los contratos de concesión un tratamiento tributario propio y específico. La asimilación a un contrato de construcción sucedido por uno de operación y mantención, como ha sido interpretado por el S.I.I. a falta de una norma específica, adolece de serios inconvenientes, tanto en lo que respecta a la administración del IVA como del Impuesto a la Renta.

En efecto, el cobro de una tarifa o peaje podría en el futuro ser considerado un hecho gravado con IVA, si se le asimila a un servicio de provisión de infraestructura pública, asemejando la función de un camino o de un puente a la de un transbordador, por ejemplo. Se produciría así una distorsión frente a los peajes que cobra el Fisco, asimilados a un tributo y por tanto no afectos a IVA.

Por otra parte, la separación artificial del contrato de concesión en dos contratos diferentes obliga a una valorización arbitraria de cada uno de ellos, para poder determinar bases imponibles de IVA y de impuesto a la renta de primera categoría, y oportunidades en que éstos se devengan. Es así como el MOP debe establecer en las bases de cada propuesta o por Circular la proporción de los ingresos por peaje que se imputará al valor de la construcción, valor que el S.I.I. ha definido como "el total de los costos y gastos incurridos en la obra"; el saldo de los ingresos se supone que corresponde a la operación y mantención de la obra.

Resulta particularmente discutible la aplicación de la norma general de la Ley de la Renta, que dispone el devengo anticipado del ingreso mínimo garantizado por el MOP por toda la vigencia de la concesión; ello obliga a su vez a solicitar al S.I.I. la dictación de normas especiales para contratos de larga ejecución, según lo dispone el artículo 15 de la Ley de la Renta, que faculta al Director Regional a practicar el ajuste final al término del contrato, con las consiguientes reliquidaciones de impuesto, sus reajustes e intereses penales, si estimare que el método aplicado postergó indebidamente el impuesto.

Por último, una sociedad concesionaria es primordialmente una sociedad inversionista, por lo que atenta contra su naturaleza que -para tener derecho al crédito fiscal IVA- deba además ser la que construye la totalidad o parte de la obra pública en cuestión; en efecto, si no califica como constructora frente a la Ley de IVA, no tiene derecho a crédito fiscal y, por lo tanto, el IVA pasa a incorporarse al costo de la obra. En cambio, normalmente el inversionista procurará limitar el riesgo de terminación de la obra y de su costo traspasando la construcción a un especialista.

Finalmente, esta separación artificial del contrato de concesión en dos contratos diferentes desde el punto de vista del tratamiento tributario, proyecta consecuencias sobre los registros financieros de la sociedad, afectando los resultados que mostrarán los balances anuales. Ello puede acarrear consecuencias no deseadas que exceden largamente el ámbito tributario, que fue su origen: una insuficiente asignación de los flujos de ingreso a los resultados del período puede causar pérdidas iniciales, que pueden impedir la emisión de bonos con clasificación de riesgo satisfactoria, pueden impedir el reparto de dividendos por largo tiempo, o pueden hasta hacer exigible una recapitalización de la sociedad, si resulta excedida la relación deuda a capital permitida.

SUGERENCIAS

- a) **IVA:** Asemejar las sociedades concesionarias a los exportadores, según lo establece el artículo 36 de la Ley del IVA, otorgándoles derecho a crédito fiscal IVA por sus compras e insumos relacionados con un contrato de concesión, y estableciendo que sus ingresos por cobro de peajes no estarán gravados con IVA. Así, el crédito IVA podrá ser imputado a otros impuestos o recuperados de Tesorería cada 6 meses. La transferencia de la obra al Fisco se produciría en virtud del mero contrato de concesión, sin mediar necesidad de factura de la concesionaria al MOP, ni por el costo de la obra, ni por la parte del ingreso de peajes que está destinada a la mantención y operación de la obra.
- b) **RENTAS:** Incorporar a los artículos 29 y 30 de la Ley de la Renta el concepto de un "Activo en Concesión", que será la inversión total realizada hasta la puesta en servicio de la obra, que deberá ser amortizado linealmente durante el período de vigencia de la concesión, siendo esa amortización un gasto tributario equivalente, al igual que los demás gastos de mantención, operación, generales y financieros del período. Por otra parte, será ingreso bruto de cada período el total del ingreso proveniente de cobros de peajes (no afectos a IVA) o servicios anexos al contrato, tales como restaurantes, estaciones de servicio, información turística, etc. (afectos a IVA).

**LISTADO GENERAL DE TRAMITES
DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO
EXTRACTO PARA EL SECTOR CONSTRUCCION**

**LISTADO GENERAL DE TRAMITES DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO
EXTRACTO PARA SECTOR CONSTRUCCION**

MINISTERIO	SUBSECRETARIA	SERVICIO	Nº	NOMBRE DEL TRAMITE
AGRICULTURA	AGRICULTURA	SAG	11	CAMBIO DE USO DE SUELO
DEFENSA	GUERRA	D.G.MOV.NAC.	44	ADQUISICION EXPLOSIVOS, PROD. QCOS., ETC.
DEFENSA	GUERRA	D.G.MOV.NAC.	51	GUIA LIBRE TRANSITO TRANSP. EXPLOSIVOS
DEFENSA	GUERRA	D.G.MOV.NAC.	54	INCRIPCION CONSUMIDOR HABITUAL EXPLOSIVOS
DEFENSA	GUERRA	D.G.MOV.NAC.	59	INSCRIPCION CONSTRUIR O LEGALIZAR POLVORINES
DEFENSA	GUERRA	D.G.MOV.NAC.	61	LICENCIA MANIPULACION EXPLOSIVOS
ECONOMIA	ECONOMIA	COMITE INVERS. EXT.	85	CONTRATO DE INVERSION EXTRANJERA
ECONOMIA	ECONOMIA	DEPTO. COM. EXT.	86	EXENCION IVA IMPORTACION BS. CAPITAL
ECONOMIA	ECONOMIA	C.N. RIEGO	89	BONIFICACION POR OBRAS RIEGO Y DRENAJE
ECONOMIA	ECONOMIA	SERCOTEC	96	ASISTENCIA A CREACION PARQUES INDUST.
ECONOMIA	ECONOMIA	SERNAC	117	INFORMACION PRECIOS Y CALIDAD PRODUCTOS
ECONOMIA	ECONOMIA	SUBSECRETARIA	123	CONSTIT. ASOC., FEDERAC. Y CONFED. GREMIAL
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	128	CERTIFICADOS DE PROD. ELECTRICOS
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	129	DECLARAC. INSTAL. ELCT. INTERIOR
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	130	INF. PROD. ELECT. C/CERTIF. APROBACION
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	134	LIC. INSTALADOR ELECT. PERS. TITUL. O EGRES.
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	135	LIC. INSTALADOR ELECT. POR EXAMEN
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	136	RECLAMOS SOBRE INSTALAC. ELECTRICAS
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	137	RECLAMOS SOBRE PRODUCTOS ELECTRICOS
ECONOMIA	ECONOMIA	S.E.Y.C.	138	RECONOC. CARRERAS OTORGAM. LIC. INST. ELECT.
EDUCACION	EDUCACION	DEPTO. EXAM. Y COL. PAR	168	RECONOC. O CONVALID. EST. EN EXTRANJ.
HACIENDA	HACIENDA	SH	202	DECLARACION IMPUESTO A LA RENTA
HACIENDA	HACIENDA	SUBSECRETARIA	210	EXENCION IVA CONSTRUCCIONES C/PINES SOCIALES
MINERIA	MINERIA	SERNAGEOMIN	284	APROB. PROY. TRANQUES RELAVES O DEP. DESECHOS
MINERIA	MINERIA	SERNAGEOMIN	287	AUTORIZ. TRANSP. EXPLOSIV. RECINTO MINERO
MINERIA	MINERIA	SERNAGEOMIN	293	INF. GEOLOGICA-GEOFISICA Y REC. MINERALES
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	DIR. RIEGO	302	REEMBOLSO POR CONST. OBRA DE RIEGO
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	DIR. VIALIDAD	303	AUTORIZ. ESP. VEHIC. CARGA Y ALTURA SOBREDIM.
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	DIR. VIALIDAD	304	CONST. PROVISORIA EN FAJA CAMINERA FISCAL
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	DIR. VIALIDAD	305	EXTRAC. MEC. ARIDOS EN CAUCES NATURALES
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	307	CAMBIO FTE. ABASTEC. NATURAL DE AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	308	CONSTITUC. ASOC. DE CANALISTAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	309	CONSTITUC. COMUNID. APROVECH. AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	310	CONSTITUC. JUNTAS VIGILANCIA DE AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	311	CONSTRUC. OBRAS HIDRAULICAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	312	CONST., MODIF. CAMBIO BOCATOMAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	313	DERECHOS DE APROVECHAMIENTO DE AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	314	MODIF. CAUCES NATURALES O ARTIFICIALES
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	315	REGULARIZ. DERECHOS APROVECHAM. AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G. AGUAS	316	TRASLADO EJERCIC. DER. APROV. AGUAS
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G.O.P.	317	INSCRIP. REGISTRO CONSULTORES MOP
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G.O.P.	318	INSCRIP. REGISTRO OBRAS MAYORES
OBRAS PUBLICAS	OBRAS PUBLICAS	D.G.O.P.	319	INSCRIP. REGISTRO OBRAS MENORES
SALUD	SALUD	SIST. NAC. SERV. SALUD	344	ATENCION ACCID. TRABAJO Y ENF. PROFES.
SALUD	SALUD	SIST. NAC. SERV. SALUD	356	SUBSIDIOS DE LICENCIAS MEDICAS
TRABAJO	PREVISION SOCIAL	INP	362	BENEF. P/ACCID. DEL TRABAJO Y ENF. PROFES.
TRABAJO	PREVISION SOCIAL	INP	365	DESAHUCIO
TRABAJO	TRABAJO	DIR. DEL TRABAJO	385	ATENCION CONSULTAS LABORALES Y PREVIS.
TRABAJO	TRABAJO	DIR. DEL TRABAJO	386	OTORGAMIENTO CERTIFICADOS VARIOS
TRABAJO	TRABAJO	SENCE	388	ADJUDIC. CURSOS CAPACIT. A ORG. CAPACITADORES
TRABAJO	TRABAJO	SENCE	389	BENEF. TRIB. P/CAPACIT. EMP. CONTRIB. IMP. 1ª CATEG.
TRABAJO	TRABAJO	SENCE	392	CONTRATACION APRENDICES
TRABAJO	TRABAJO	SENCE	393	INFORM. S/CAPACITACION LABORAL
TRABAJO	TRABAJO	SENCE	394	SOLICITUD DE EMPLEO
TRANSPORTES	TELECOMUNICACIONES	SUBSECRETARIA	401	LICENCIA DE BANDA LOCAL
TRANSPORTES	TELECOMUNICACIONES	SUBSECRETARIA	402	PERMISO SERV. LTDO. DE RADIOCOMUNICACIONES
VIVIENDA	VIVIENDA	BANCOS	418	LIBRETA AHORRO PARA LA VIVIENDA
VIVIENDA	VIVIENDA	MUNIC., SERVIU	420	POSTULACION VIVIENDA BASICA
VIVIENDA	VIVIENDA	MUNIC., SERVIU	421	POSTULACION VIVIENDA PROGRESIVA 1ª ETAPA
VIVIENDA	VIVIENDA	MUNIC., SERVIU	422	POSTULACION VIVIENDA PROGRESIVA 2ª ETAPA
VIVIENDA	VIVIENDA	SECLAC	425	ASESORIA TECN. PROYECTOS PAVIMENT.
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	427	ASES. TECN. PROY. INFRAEST., EQUIP. COM. Y PAVIMENT.
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	430	CONSULTAS S/VIVIENDA Y URBANISMO
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	434	INFORME SOBRE EXPROPIACION
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	435	POSTULAC. SIST. GRAL. UNIFIC. SUBSIDIO HABITAC.
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	437	REGULARIZ. SITIOS Y VIVIENDAS
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	438	REGULARIZ. VIVIENDAS SERVIU
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU	439	TITULO O ESCRITURA DOMINIO VIV. SERVIU
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU O MUNICIP.	440	POSTULACION AL SUBSIDIO RURAL
VIVIENDA	VIVIENDA	SERVIU, SECLAC	441	CONSULTAS S/PROYECTOS PAVIMENTACION



Cámara Chilena de la Construcción
Centro de Documentación

Sr. Usuario: Solicitamos devolver este documento
en la última fecha indicada

Fecha Dev.	Fecha Dev.	Fecha Dev.
23/01/04		



Autor.: Cam. Chil de la Const.

Título: Inf. Preliminar sobre...

Nº top.: 3008