



Handwritten initials 'ce' inside a circle.

DISCURSO DE CLAUSURA DE LA VIII CONVENCION NACIONAL DE OBRAS PUBLICAS

POR EL PRESIDENTE DE LA
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Don Eugenio Velasco Morandé

Julio 29, 1995

Me ha correspondido el honor y el agrado, en mi calidad de Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, de clausurar esta nueva versión de la Convención Nacional de Obras Públicas, evento de trabajo y camaradería que, en sólo 8 años, ha pasado a ser tradicional dentro del quehacer gremial de nuestra institución.

Primeramente quiero agradecer en nombre del Comité de Obras Públicas, de los organizadores de esta Convención y de la Cámara misma, la presencia de los Sres. Ministros, don Ricardo Lagos y don Felipe Sandoval, y de las otras altas autoridades que nos han distinguido con su asistencia esta mañana.

Como en años anteriores, esta Convención ha congregado la participación de un gran número de empresas constructoras asociadas a la Cámara, dedicadas a la difícil e importante tarea de producir las obras de infraestructura pública que Chile requiere para su desarrollo, y para hacer posible el crecimiento económico y el bienestar social que tanto anhelamos.

Esta motivación, unida al grato ambiente de camaradería y sana convivencia, ha constituido, desde la I Convención, una oportunidad de encuentro siempre muy esperada por los constructores.

Habiendo analizado con seriedad y en profundidad tantos temas de actualidad e interés para el sector en las 7 jornadas anteriores, esta vez se ha querido hacer un alto en el camino para reflexionar sobre **la trascendencia de las obras** que generaciones de constructores han legado al país, desde la valiosa perspectiva que nos han ofrecido destacados socios de la Cámara ligados por largo tiempo a esta noble tarea. Su visión personal y reconocida capacidad y experiencia nos han permitido establecer, ciertamente, algunas raíces esenciales para nuestro enfoque del futuro.

Esta trascendencia de las obras amerita un reconocimiento, y así lo ha entendido el Comité de Obras Públicas, que decidió analizar con entusiasmo las ideas de constituir un Museo de la Construcción y de establecer un premio periódico a las obras públicas que destaquen por su calidad técnica, complejidad u originalidad, o por su importancia social, económica, funcional o estética.

Aprovechando la presencia de las distinguidas autoridades de Gobierno que nos acompañan, quisiera formular algunas reflexiones generales en torno a algunos aspectos relativos a la política de inversión en obras públicas.

Uno de los diagnósticos sectoriales más ampliamente compartidos es que existen serios déficits en ciertas áreas de la infraestructura básica, carencias que limitan seriamente nuestras posibilidades de crecimiento económico y desarrollo social hacia el futuro. También hay cabal conciencia que para resolver dichas insuficiencias y realizar las nuevas obras requeridas para el progreso del país, se precisa duplicar los actuales niveles de inversión en infraestructura pública.

El Gobierno ha priorizado expresamente esta alternativa, y ha manifestado su compromiso para resolver estas carencias con la participación del sector privado. Especial reconocimiento merece la destacada gestión del Ministro Lagos para dar a la inversión en obras de infraestructura pública la importancia que merece dentro de las políticas de Estado, así como también la gran labor desarrollada en ese mismo sentido por su antecesor, el ex Ministro Carlos Hurtado, que abrió los canales para la participación privada a través de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Luego de un comienzo más bien cauto y no muy ágil del sistema, se han sacado adelante algunas modificaciones legales importantes y algunos cambios institucionales, que nos hacen abrigar confiadas esperanzas de que las Concesiones tomarán por fin el ritmo adecuado a las necesidades del país.

Por cierto que el propio Ministerio se muestra todavía más optimista, y, a partir de algunas propuestas de la Cámara con ideas concretas para estructurar un esquema técnico para abordar la licitación de las concesiones de los distintos tramos de la red troncal, se ha planteado como meta licitar toda la Ruta 5, desde La Serena a Puerto Montt, antes de fines de 1996, lo que demandará una inversión privada estimada en torno a los US\$ 1.200 millones en los próximos años.

Para hacer esto posible se precisa disponer oportunamente de los recursos fiscales necesarios para realizar los estudios previos y para preparar adecuadamente las licitaciones de las Concesiones a otorgar.

Por otra parte, dadas las urgencias y considerando que no todos los proyectos son apropiados para su ejecución vía concesiones, el Estado deberá continuar proveyendo presupuestos crecientes para la inversión en el sector, para abordar, junto con las nuevas obras requeridas, una política agresiva de conservación de las obras.

No podemos esperar nuevas tragedias, como la ocurrida en Ensenada, para actuar en este sentido. Todavía ronda en nuestras conciencias la pregunta de si hacemos todo lo necesario y oportuno para prevenir tan graves desenlaces.

Como lo ha venido planteando la Cámara desde hace casi 15 años, la conservación metódica y oportuna es necesaria no sólo para evitar estas desgracias, que enlutan ya con demasiada frecuencia nuestros caminos, sino para preservar el patrimonio que estas obras representan y permitir que efectivamente lleguen a cumplir los ciclos de vida para los que fueron construidas.

Según lo ha reconocido el propio Ministro Lagos, por décadas los recursos destinados a la conservación de este patrimonio han sido notoriamente insuficientes, y aunque se ha avanzado en esto en los últimos años, el esfuerzo hasta ahora realizado todavía no alcanza a cubrir las necesidades reales de una conservación adecuada, ni mucho menos la recuperación del deterioro acumulado por la mala conservación durante tantos años.

Los casos de la tragedia de Ensenada y la cuasi desgracia en el Túnel Zapata constituyen claras señales de advertencia para redoblar los esfuerzos en materia de conservación, con especial énfasis en sectores críticos, como túneles y puentes, y de la necesidad de abordar a la brevedad programas de adecuación de los diseños estructurales de las obras a los requerimientos de una demanda fuertemente creciente en todas las áreas, de reposición y/o reconversión de obras obsoletas o con riesgo de colapsar, así como respecto de la calidad del servicio que se espera que ellas proporcionen.

Por su parte, en sus ofertas técnicas y económicas, los postulantes privados a concesiones de obras públicas deben cuidarse de no repetir los criterios, hasta ahora tradicionales en el país, de bajos estándares de conservación, toda vez que al adjudicarse la concesión asumen toda la responsabilidad por las desgracias que en ellas lleguen a afectar a los usuarios de la obra, cubriéndose de estos riesgos eventuales no sólo a través de seguros apropiados, sino básicamente por el expediente de considerar niveles adecuados de conservación de las obras por todo el período de vigencia de la concesión.

Queda entonces por delante esta importante tarea, que por si sola representa la necesidad de que el Estado siga incrementando los recursos fiscales que anualmente destina a la infraestructura pública.

En otro campo de gran actualidad, y donde desde hace tiempo la Cámara ha venido manifestando también su preocupación, la decisión del Gobierno de transferir a inversionistas privados hasta el 65% de la propiedad de las empresas públicas regionales de servicios sanitarios, aunque nos parece innecesariamente limitada, viene a generar interesantes perspectivas para inversionistas y constructores, toda vez que este traspaso de responsabilidades responde a la necesidad de aumentar las inversiones en esta área, además de buscar mejorar la gestión dentro de estas empresas.

Para una pronta puesta en práctica de estas decisiones, esperamos una tramitación expedita de las modificaciones legales que el Ejecutivo ha enviado al Parlamento, donde

confiamos se le introducirán las correcciones y perfeccionamientos que hemos propuesto en el espíritu de que este proceso resulte exitoso y satisfaga efectivamente, y con la urgencia debida, las actuales y futuras necesidades del país.

Como siempre, las autoridades pueden contar con el aporte técnico de la Cámara para estructurar los planes y programas necesarios para abordar, desde ya, esta noble tarea de dotar a Chile de la infraestructura que merece y requiere.

Antes de dar por Clausurada esta VIII Convención de Obras Públicas, permítanme expresar el sincero agradecimiento de la Cámara a los auspiciadores de este evento, la mayoría de los cuales nos acompañan desde que nacieran estas jornadas, y sin cuyo concurso estas no serían posible.

Reciban también, una vez más, nuestras felicitaciones la Comisión Organizadora, los señores Monitores y las directivas y personal de N.G.H., que con su reconocida experiencia brindan los eficientes servicios que nos permiten realizar con éxito creciente estas jornadas.

Vayan también nuestras felicitaciones al Comité de Obras Públicas, que, como una vez más ha quedado demostrado, ha sabido responder a la gran capacidad de convocatoria que concita.

Finalmente, reciban Uds., señores constructores, socios y amigos, el reconocimiento de la Cámara por su activa y entusiasta participación en este evento, al que han aportado sus valiosas ideas e inquietudes, permitiendo con ello generar las iniciativas que en esta jornada han surgido, las que recogeremos con la seriedad acostumbrada en nuestra Cámara, arbitrando los medios necesarios para hacerlas realidad si así lo ameritan, y de este modo continuar desarrollando una labor gremial creadora, constructiva y fecunda.

Invitándolos desde ya a participar en la Convención del próximo año, declaro Clausurada esta VIII Convención Nacional de Obras Públicas.