

CONCLUSIONES

CONSEJO NACIONAL Nº 117
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

-07989-
CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación

PUCON, 15 y 16 de OCTUBRE de 1993



**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL N° 117
Pucón, 15 y 16 de octubre de 1993**

CONCLUSIONES

INDICE

A.	Autoridades de la Cámara Chilena de la Construcción	
°	Directorio	1
°	Presidentes Delegaciones Regionales	1
°	Mesas Directivas Comités Gremiales	1
°	Presidentes Comisiones Asesoras del Directorio	1
°	Administración	1
°	Nómina de Consejeros Nacionales y Socios participantes en el Consejo Nacional N° 117	2
B.	Consejo	
°	Palabras de bienvenida del señor Waldo Fernández S., Presidente de la Delegación Regional de Temuco	5
°	Cuenta del Presidente Nacional	6
°	Problemática y Soluciones para la Infraestructura Pública, en especial la relativa a Infraestructura Vial Urbana. Exposición del señor Daniel Fernández K., Secretario Ejecutivo de Sectra	12
°	Perspectivas Macroeconómicas Nacionales e Internacionales y su incidencia en el sector construcción. Exposición del señor Hernán Cheyre E.	36
°	Discurso de Clausura del Presidente Nacional	47
C.	Acuerdos	
1.	Estándares en la Construcción	
1A.	Vivienda	53
	Materiales de Construcción	56

1B.	Infraestructura	57
2.	Instituto para la investigación y el desarrollo de la Construcción	59
3.	Inquietudes Regionales	61
4.	Mecanismos de Financiamiento de la Infraestructura Pública	62
5.	Productividad y Competitividad en la Construcción	64
6.	Otras Ponencias	
I)	Proposiciones de Acuerdo	
1.	Proyecto tratamiento Borde Costero	66
2.	Ética, prestigio y seriedad en la Construcción	66
3.	Calidad de los proyectos	67
4.	Doble Tributación	67
5.	Crédito de bajo monto	68
6.	Política de Vivienda Pública	68
II)	Recomendaciones del Consejo	68

D.	Anexos	
°	Resultados de la Encuesta Macroeconómica.	71

°	Coordinador General	Don Jaime Muñoz P.
°	Monitores Titulares:	
-	Grupo de Trabajo N° 1A	Don Fernando Pérez de Arce Don Fernando Rojas
-	Grupo de Trabajo N° 1B	Don Hernán Doren Don Fernando Prieto
-	Grupo de Trabajo N° 2	Don Luis Héctor Bravo Don Alberto Rosselot
-	Grupo de Trabajo N° 3	Don Lorenzo Constans Don César Múrua
-	Grupo de Trabajo N° 4	Don Roberto Acevedo Don Gustavo Arriagada
-	Grupo de Trabajo N° 5	Don Barham Madain Don Gustavo Valenzuela
-	Grupo de Trabajo N° 6	Don Fernando Carreño Don Otto Kunz



CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

DICIEMBRE 1993

DIRECTORIO 1993 - 1994

Presidente	Víctor Manuel Jarpa Riveros
Primer Vicepresidente	Jaime Muñoz Peragallo
Segundo Vicepresidente	Enrique Bone Pedraza
Past Presidente	Alfredo Schmidt Montes

Directores en representación Comités	Alfredo Behrmann Stolzenbach Juan Blanchard Gana Edgar Bogolasky Sack Leopoldo Lorenzini Teperman Mario Olatte Silva Alberto Rosselot Siegmund Juan Ignacio Silva Alcalde
--------------------------------------	---

DIRECTORES EN REPRESENTACION REGIONES

Zona norte

Titular	Enrique Costa Goycoolea
Alternó	Oscar Escárte Arancibia

Zona sur

Titular	José Miguel García Echavarrí
Alternó	Rafael Calderón Sagner

Asesores del Directorio	David Frías Donoso Sergio May Colvin
-------------------------	---

PRESIDENTES DE LAS DELEGACIONES REGIONALES

Delegación Regional Arica	Teodoro Schmidt Henríquez
Delegación Regional Iquique	Carlos Jiménez Jiménez
Delegación Regional El Loa	Víctor Realini Saldaña
Delegación Regional Antofagasta	Agustín Samsó Sivori
Delegación Regional Copiapó	Alexis Lafferte Pasten
Delegación Regional La Serena	José Rivera Marín
Delegación Regional Valparaíso	Lorenzo Constans Gorri
Delegación Regional Rancagua	Eduardo Borlone Domínguez
Delegación Regional El Maule	Víctor Galilea Linares
Delegación Regional Concepción	Nicolás Imschenetzky Popov
Delegación Regional Temuco	Patricio Mora Contreras
Delegación Regional Valdivia	Guillermo Freund Neumann
Delegación Regional Puerto Montt	Jaime Martel Soriano
Delegación Regional Coyhaique	Francisco Galleguillos Pizarro
Delegación Regional Punta Arenas	Danilo Fernández Radic

ADMINISTRACION

Gerente General	Blas Bellolio Rodríguez
Gerente de Administración y Finanzas	Jaime Reyes Gutiérrez
Jefe Depto. Jurídico	Augusto Bruna Vargas
Jefe Depto. de Estudios Técnicos	Isidoro Latt Arcavi
Jefe Depto. de Estudios Económicos	Pablo Araya Páez
Jefa Depto. de Contabilidad y Finanzas	Olga Calderón Brito
Jefa Administrativa	Irma Contreras Meza
Relacionadora Pública	Paz María Ricart Trautmann

COMITES GREMIALES

- COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS DEL SECTOR PRIVADO

Presidente	Gonzalo Mujica Vizcaya
1º Vicepresidente	José Molina Armas
2º Vicepresidente	Gonzalo Yrarrázaval Montes

- COMITE DE VIVIENDAS DEL SECTOR PUBLICO

Presidente	Fernando Jara Aninat
1º Vicepresidente	Rogelio González Yáñez
2º Vicepresidente	Gustavo Schwarzaupt Hoffmann

- COMITE DE CONTRATISTAS GENERALES

Presidente	Miguel Angel Frederickson G.
1º Vicepresidente	Raúl Gardilic Rimassa
2º Vicepresidente	Pedro Pablo Pizarro Valenzuela

- COMITE DE OBRAS PUBLICAS

Presidente	Hernán Doren Lois
1º Vicepresidente	Patricio Navarrete Suárez
2º Vicepresidente	Juan Pablo Aylwin Jolfré

- COMITE DE ESPECIALIDADES

Presidente	Clive Brinckmann Retamal
1º Vicepresidente	Lorenzo Sáenz García
2º Vicepresidente	Roberto Busel Boltansky

- COMITE DE INDUSTRIALES

Presidente	Fernando Carreño Barrera
1º Vicepresidente	F. Javier Izquierdo Van der Valck
2º Vicepresidente	Hernán Echaurren Vial

- COMITE DE PROVEEDORES

Presidente	Fernando Bezanilla Urrutia
1º Vicepresidente	Víctor Garrido Muñoz
2º Vicepresidente	Max Correa Rodríguez

COMISIONES ASESORAS

- Comisión de Socios

Presidente	Raimundo Alemparte Pérez
------------	--------------------------

- Comisión Permanente de la Vivienda

Presidente	Helmut Stehr Wilckens
------------	-----------------------

- Comisión Laboral

Presidente	Horacio Pavez García
------------	----------------------

- Comisión de Urbanismo

Presidente	Eugenio Cienfuegos Brunet
------------	---------------------------

- Comisión de Infraestructura

Presidente	Juan Eduardo Errázuriz Ossa
------------	-----------------------------

- Comisión de Infraestructura Sanitaria

Presidente	Alejandro Fuenzalida Cifuentes
------------	--------------------------------

- Comisión de Infraestructura Eléctrica y Comunicaciones

Presidente	Patricio Mena Barros
------------	----------------------

- Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico

Presidente	Armando Holzapfel Picarte
------------	---------------------------

- Comisión de Legislación

Presidente	José Alberto Bravo Lyon
------------	-------------------------

- Comisión Protección del Medio Ambiente

Presidente	Carlos Pistelli Basterrica
------------	----------------------------

- Comisión de Integración

Presidente	Walter Chinchón Bunting
------------	-------------------------

- Comisión de Vialidad Urbana

Presidente	Otto Kunz Sommer
------------	------------------

- Comisión de Ética y Disciplina

Presidente	David Frías Donoso
------------	--------------------

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL Nº 117**

NOMINA ASISTENTES

CONSEJEROS NACIONALES

Acevedo A., Roberto	Gaete E., Claudio
Alemparte P., Raimundo	Garcés F., Jorge
Allende U., Jaime	Garcés J., Francisco
Araos A., Iván	García E., José Miguel
Arriagada S., Gustavo	Gardilcic R., Raúl
Avilés A., Claudio	Garretón N., Eduardo
Behrmann S., Alfredo	Garrido M., Víctor
Bezanilla S., Víctor	Ghisolfo O., Francisco
Bezanilla U., Fernando	Giuliano S., Bernardo
Blanchard G., Juan	González Y., Rogelio
Bogolasky S., Edgar	Grau B., Luis
Bolumburu T., Fernando	Grau B., Pedro
Bone P., Enrique	Grossman Sch., Jaime
Borlone D., Eduardo	Gutiérrez G., Ramón
Bravo G., Luis Héctor	Guzmán B., Patricio
Brinckmann R., Clive	Hernández E., Sergio
Bronfman H., Jorge	Herrera C., Jorge
Buljan G., Igor	Honorato A., Máximo
Calderón S., Rafael	Imschenetzky P., Nicolás
Calvo A., Miguel	Izquierdo V., Francisco Javier
Carreño B., Fernando	Jacou T., Paul
Christie A., Jorge	Jarpa R., Víctor Manuel
Collado J., Mauricio	Jiménez J., Carlos
Constans G., Lorenzo	Jusid K., Gregorio
Correa R., Max	Kunz S., Otto
Costa G., Enrique	Levy A., Hernán
Demianenko S., Vadim	Lorenzini T., Leopoldo
Doren L., Hernán	Madain A., Barham
Echaurren V., Hernán	Magri R., Julio
Errázuriz O., Juan Eduardo	Marks U., Camilo
Escárate A., Oscar	Mas R., Daniel
Eyzaguirre D., Pedro	Maturana L., Jaime
Fernández M., Washington	May C., Sergio
Fernández R., Danilo	Melo S., Sergio
Fernández S., Waldo	Mena B., Patricio
Fleischmann F., Miguel	Molina A., José
Fredericksen G., Miguel Angel	Molina M., Germán
Freund N., Guillermo	Mujica C., Carlos
Frías D., David	Mujica V., Gonzalo
Galdames M., Mariano	Muñoz P., Jaime
Galilea L., Víctor	Murúa P., César

CONSEJEROS NACIONALES

(Continuación)

Navarrete S., Patricio
Negrón B., Justino
Olatte S., Mario
Palacios M., César
Pérez B., Fernando
Pérez de Arce L., Fernando
Pérez M., Fernando
Pérez L., Octavio
Pizarro V., Pedro Pablo
Porter A., Guillermo
Prats A., Luis Felipe
Prieto V., Luis
Prieto W., Fernando
Realini S., Víctor
Risopatrón G., Daniel
Rivera A., René
Rivera M., José
Rodríguez C., Héctor
Rojas Z., Fernando

Rosselot S., Alberto
Salas F., Juan
Schwarzhaupt H., Gustavo
Sciaraffia O., José
Silva U., Patricio
Schmidt H., Teodoro
Schmidt M., Alfredo
Smith G., Luis
Stehr W., Helmut
Tagle A., Manuel
Valck J., Carlos
Valenzuela C., Gustavo
Valenzuela M., Manuel Fernando
Vallejos L., Patricio
Vásquez M., Luis
Vicuña S., Gustavo
Waissbluth S., Eduardo
Warden M., Patrick

SOCIOS

Araya A., Luis
Arrizaga U., Carlos
Bravo N., Alejandro
Cicarelli S., Italo
Cordero C., Jaime

Holzapfel P., Armando
Jiménez M., Sergio
Mora C., Patricio
Param Z., Fuad
Pizarro W., René

INVITADOS

Alfonso Urrejola del Río, Gerente Región Metropolitana Mutual Seguridad
Cámara Chilena de la Construcción

Alberto Ureta Alamos, Director Ejecutivo de la Coporación de Capacitación de la
Construcción



DISCURSO DE BIENVENIDA DE
Don Waldo Fernández S.

PRESIDENTE DE LA DELEGACION REGIONAL DE TEMUCO

Señor Presidente Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción
Señores Consejeros Nacionales
Señores Invitados Especiales
Señores y señoras funcionarios de la Cámara
Señores Directores y socios de la Delegación de Temuco,

El tiempo ha transcurrido incesante, los acontecimientos se han sucedido en una interminable cadena, y lo que un día nos pareció lejano, está nuevamente junto a nosotros. Así es como, después del Consejo Nacional N° 112, celebrado en el mes de marzo de 1989, hoy estamos en el mismo escenario, con la misma solemnidad, con el mismo ambiente de respeto y fraternidad, rodeados del inmejorable paisaje de nuestra ciudad balneario, para llevar a efecto el inicio del Consejo Nacional N° 117 de la Cámara Chilena de la Construcción.

Un nuevo Consejo en esta tierra, hecha hermosa por Dios, deberá entregar favorables resultados que contribuirán al progreso creciente de nuestro país.

La Delegación de Temuco anhela que en estos tres días de acercamiento, conocimiento, trabajo y convivencia, perciban nuestra calidez provinciana, que en esta latitud de cortos veranos y de inviernos intensos, lluviosos y fríos, con el aporte eficaz de sus empresarios, sus instituciones, sus autoridades y su pueblo, se está conquistando una concepción moderna de vida y desarrollo.

La Araucanía no oculta ser una Región de muchas necesidades, aún así exhibe éxitos económicos, muestra un cuadro de progreso que se reconoce principalmente en su capital Temuco, donde comienzan a elevarse esbeltos edificios y su crecimiento ha asignado una alta calificación a nivel Latinoamericano.

Nuestras empresas y nuestros profesionales, socios de esta Institución, han sido actores esenciales de este crecimiento, asumiendo la responsabilidad de contribuir a disminuir el déficit habitacional y demostrando su capacidad en todos los niveles del gran quehacer regional.

Sin embargo, existen frenos detectados, que pueden estancar el desarrollo, algunos propios de actitudes centralistas, pese al fervor por la vigencia de una real y efectiva regionalización. Es notable la necesidad de mayor inversión pública en caminos productivos, puentes y vialidad urbana.

Mas, sabemos que estas y otras barreras, serán abolidas por el tiempo. La Cámara está conociendo mejor nuestras inquietudes y sabemos que en aquellas materias que sea requerida, contaremos con ella.

Estimados amigos, la región de la Araucanía los recibe con profundo placer. Sabemos que vuestros aportes, sabios e inteligentes, dejarán en evidencia las materias a tratar, y que las conclusiones de los acuerdos, serán igualmente trascendentes para recibir la aprobación de la Comunidad Nacional. Esto ha sido y será la característica de los Consejos de nuestra prestigiosa Institución, la Cámara Chilena de la Construcción.

Junto a vuestras distinguidas esposas, tengan una grata y feliz estadía en esta acogedora tierra.



CUENTA DE
Don Víctor Manuel Jarpa R.
EN LA REUNION N° 117 DEL CONSEJO NACIONAL
VIERNES 15 DE OCTUBRE DE 1993

Señor Presidente de la Delegación Regional de la Araucanía, Señores Consejeros Nacionales,

Sean mis primeras palabras para agradecer muy cordialmente la bienvenida del Presidente de la Delegación Regional, don Waldo Fernández.

No nos cabe duda que la belleza de esta zona y la tradicional hospitalidad de los Socios de esta pujante Región, unidas a la entusiasta asistencia de los señores Consejeros, nos auguran una reunión que ha de constituir una muestra más del espíritu constructivo, unitario y fraterno que ha caracterizado a la Cámara en sus 42 años de existencia.

Conforme a los Estatutos de la Institución, me corresponde dar una Cuenta de las principales actividades realizadas y hechos relevantes producidos en el período agosto-octubre del presente año.

I. VISITAS INSTITUCIONALES

Como es tradicional, la nueva Mesa Directiva, ha iniciado una serie de visitas protocolares a las principales autoridades ligadas al gremio. Es así, como en el mes de septiembre, sostuvimos una cordial y extensa entrevista con S.E. el Presidente de la República, oportunidad en la cual hicimos presente las principales inquietudes del Gremio, como asimismo resaltamos los positivos logros alcanzados durante su gestión.

También, la nueva Mesa ha sostenido reuniones con los señores Ministros de Vivienda y Urbanismo, y Subrogante de Obras Públicas, que se han caracterizado por su cordialidad, franqueza y positivo intercambio de temas de común interés.

Por su parte, la señora Vicepresidenta de la Cámara de Diputados, doña Eliana Caraball, ofreció gentilmente una cena en homenaje a la nueva Directiva, evento que permitió reiterar nuestra disposición a estrechar los lazos con el Poder Legislativo.

II. SITUACION DEL SECTOR

La actividad, en los distintos subsectores ha continuado exhibiendo un desarrollo conforme a lo previsto. El crecimiento del producto del sector construcción en el primer semestre del presente año, alcanzó a un 15,5%, constituyéndose una vez más, en el sector más dinámico de la economía. Atendidas las proyecciones para el crecimiento del Producto Interno del país, entre un 5 a un 6% para el presente año, es dable esperar una baja para el segundo semestre también en nuestro sector, de modo de concluir el año con un crecimiento del orden del 7%.

Un breve análisis de los distintos subsectores nos permitiría fundamentar nuestras proyecciones de crecimiento:

A) Sub Sector Inmobiliario Privado:

Como lo hemos reiterado en diversas entrevistas y exposiciones, este subsector está

exhibiendo, en términos globales, una desaceleración, lo que se comprueba con una mayor dificultad en las ventas, a pesar de la baja que ha experimentado en los últimos meses la tasa de interés de largo plazo. Sin embargo, es menester señalar que los problemas se presentan en determinadas comunas y en determinados segmentos del valor de departamentos.

Como lo indican, tanto el Catastro sobre Oferta y Ventas del Sector Inmobiliario, elaborado por la Cámara y ACOP, como los informes de la empresa ADIMARK, existiría una importante oferta potencial de departamentos en las Comunas de Providencia, Las Condes y Vitacura, y posiblemente en La Serena y Temuco, situación que ha sido internalizada por los inversionistas de modo que no debieran producirse mayores problemas; por ello hemos graficado la situación como "un aterrizaje suave".

En el caso de la construcción de oficinas, después del importante desarrollo entre los años '91 y '92, han disminuido las solicitudes de nuevos permisos, sin perjuicio de lo cual desde 1981 a 1996, se espera que el mercado de oficinas alcance a los 2 millones de metros cuadrados construidos. Además, de los edificios institucionales, se ha producido en este rubro un auge en distintas ciudades del país por este tipo de edificaciones, como es el caso de Copiapó, Concepción, Temuco y Puerto Montt.

B) Sub Sector Vivienda Pública:

Luego de un excelente año 1992, con récord histórico al alcanzar cerca de 106.000 soluciones habitacionales incluidas las del Sector Privado sin apoyo estatal, el presente año también exhibe una importante actividad, aún cuando se ha podido apreciar algún atraso en el cumplimiento de los programas originales. La inversión en este subsector proyecta un crecimiento de un orden del 3% para este año, y en la medida que a futuro los presupuestos fiscales se incrementen en términos reales va a ser posible interesar a un mayor número de empresas por competir en un área que, en general, ofrece estrechos márgenes de rentabilidad, especialmente en los tramos 1 y 2, pero que tiene un potencial asegurado al constatarse la existencia de más de 750.000 libretas de ahorro Especiales para la Vivienda con recursos acumulados superiores a los 300 millones de dólares.

Sin perjuicio del optimista escenario en que se ha venido desarrollando este subsector, se mantienen vigentes escollos importantes, tales como, el exceso de burocracia en la gestión municipal, la falta de terrenos, las mayores exigencias de urbanización y una generalizada deficiencia de la infraestructura sanitaria.

Por otra parte, se han dado incrementos presupuestarios muy positivos en lo relativo a pavimentación y vialidad urbana, equipamientos comunitarios y áreas verdes, con lo cual claramente el Ministerio del Ramo está postulando por un entorno más grato para los habitantes de las nuevas poblaciones y conjuntos.

Finalmente, vale la pena consignar la publicación en el Diario Oficial de 6 del presente mes, del Decreto que modifica el Sistema General Unificado de Subsidio Habitacional, introduciendo interesantes cambios en cuanto a tramos de valor de la vivienda, monto del subsidio, plazo del ahorro, vigencia Certificado de Subsidio y condiciones especiales para zonas de Renovación Urbana y Regiones del Extremo Sur.

C) Sub Sector Infraestructura Pública:

El importante crecimiento del producto sectorial está fundamentalmente basado en un incremento de la inversión pública del orden del 12%.

Todo parece indicar que dentro del período previsto '91-'94, podrá ser cumplido el Programa Nacional de Infraestructura de 2.350 millones de dólares anunciado en agosto de 1991 por S.E. el Presidente de la República; sin embargo, ya nadie discute que las necesidades de infraestructura del país duplican los recursos actualmente disponibles.

Nuestra Institución estima que Chile necesitará disponer de recursos del orden de los 1.500 millones de dólares anuales para ser canalizados a la infraestructura, tanto pública como privada, de modo tal de permitir un crecimiento sostenido de la economía a tasas superiores al 6% anual. Este Consejo, en su Temario, otorga especial prioridad a los mecanismos de financiamiento para la inversión, porque entendemos que ello es hoy por hoy un tema de la mayor urgencia. Asimismo, esperamos que nuestros distinguidos expositores nos orienten e ilustren en esta vital materia.

En cuanto al cumplimiento del Programa Anual del Ministerio de Obras Públicas, es necesario reconocer que éste se ha ajustado a lo programado.

Estando convencidos que la tarea de afrontar el déficit de infraestructura requiere de la acción conjunta de los sectores público y privado, la Cámara Chilena de la Construcción ha estado propugnando la máxima agilización en el análisis y evaluación de los proyectos concesionables; es así, como esperamos confiados que dentro del presente semestre pueda llamarse a la licitación pública de los

siguientes proyectos: Camino de la Madera; Ruta Puchuncaví a Nogales; camino Santiago a Farellones; Ruta La Dormida; Ruta Santiago - San Antonio; acceso norte a Concepción, y camino para explotación de áridos en el Río Maipo, los cuales en su conjunto superan una inversión del orden de 300 millones de dólares. Una muestra de nuestro permanente apoyo, lo constituye el aporte que Socios de la Institución hicieron ante las Comisiones de Obras Públicas de ambas ramas del Congreso, con motivo de la tramitación de un Proyecto de Ley que perfecciona la legislación sobre Concesiones en Obras de Infraestructura Pública.

Lamentablemente, no ciframos igual esperanza en la aplicación del sistema de concesiones de los servicios sanitarios. Claramente se trata de un sector en el cual no se ha contado con la voluntad política para avanzar en su privatización, a pesar de la crítica situación en que se encuentran la mayoría de las empresas regionales.

D) Sub Sector Infraestructura Privada:

Este subsector debiera liderar este año el crecimiento sectorial con un crecimiento del orden del 14%.

El Catastro de Proyectos de Inversión contenido en el Libro de Antecedentes del Consejo que obra en poder de los señores Consejeros avala nuestra proyección: aproximadamente siete mil millones de dólares para el período 1993 - 1997.

III PERSPECTIVAS PARA EL SECTOR

De acuerdo a las proyecciones de diversos economistas, el producto interno bruto del país, podría exhibir un incremento del orden del 4 al 5% el año 1994, crecimiento relativamente bueno si se considera el ambiente recesivo mundial; el país exhibiría por 10° año consecutivo un crecimiento positivo, con lo cual claramente se rompería además un círculo negativo histórico para nuestro país, de sufrir internamente multiplicados los efectos de los problemas económicos suscitados en el exterior.

El buen manejo de la economía nacional, que privilegia los equilibrios macroeconómicos, el bajo desempleo, la inflación controlada y una tasa de inversión en capital fijo del orden del 27% del PIB, la más alta tasa alcanzada por el país, nos permiten esperar que se alcanzará y tal vez se superará, la meta de crecimiento antes señalada.

Para nuestro sector se proyecta un crecimiento similar al del país, basado nuevamente en el subsector de infraestructura tanto pública como privada.

El incremento del presupuesto de inversión del MOP en un 10,8% y del MINVU en un 7% real, confirman nuestra proyección. Además que el próximo año se dará inicio a las obras de la línea 5 del Metro, lo que ha de significar una inversión global superior a los 250 millones de dólares.

Por cierto, un nuevo año de crecimiento nos exige incrementar la capacitación de nuestros trabajadores, disminuir la preocupante tasa de accidentabilidad en el trabajo y a incorporar, con la mayor velocidad posible, las innovaciones tecnológicas disponibles.

Como he señalado en otras oportunidades, coincidiendo con especialistas, el próximo siglo se orientará hacia la tecnología y los servicios, y quedarán marginados del progreso aquellos países que no estén dispuestos ni preparados para el cambio, la modernización y la innovación. Nadie duda que uno de los ingredientes básicos para el éxito económico de los países es contar con una población educada, motivada y capacitada, ya que sólo así es posible aspirar a una efectiva igualdad de oportunidades, y a una sociedad más humana, más solidaria y más justa. En esta dirección, les reitero el llamado a colaborar con la Corporación Educacional de la Cámara Chilena de la Construcción, integrándose como Socios de ella, como asimismo, a aprovechar las ventajas que la reciente Reforma Tributaria proporciona para las donaciones a establecimientos educacionales.

En orden a facilitar el acceso a nuevas tecnologías ligadas a los servicios de la construcción, en el presente período, se realizaron dos giras al exterior, de extraordinario provecho. Accediendo a una invitación del señor Ministro de Vivienda y Urbanismo, este Presidente, un grupo de destacados socios, empresarios y representantes de cooperativas de viviendas, tuvimos oportunidad de visitar Estocolmo y otras ciudades suecas, celebrando un Convenio de Complementación Tecnológica y visitando industrias especializadas en la construcción de viviendas en madera, modalidad susceptible de asimilar por nuestro país, especialmente en las Regiones Sur y Austral.

Simultáneamente, un grupo de conocidos Socios encabezados por don Armando Holzapfel, Presidente de la Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico, viajó al extremo oriente en una gira destinada a conocer técnicas de construcción y de ingeniería en Japón, Corea, Hong-Kong, Tailandia, Malasia, Singapur y China.

IV DELEGACIONES REGIONALES

Entre las próximas tareas de la nueva Mesa Directiva está la de visitar diversas Delegaciones Regionales, tomar contacto con sus Socios, conocer de cerca sus inquietudes, apoyar a sus directivos y reforzar la imagen unitaria y de Cámara Nacional. En esta materia, el próximo mes de noviembre, visitaremos la Delegación Regional de Antofagasta, oportunidad que nos permitirá preparar para el primer trimestre del próximo año, una Jornada de las Delegaciones Regionales de la Zona Norte.

Asimismo, está en estudio la realización de una jornada de reflexión sobre Planes Reguladores y el Borde Costero, materias de especial importancia para ciudades como Iquique, La Serena, Viña del Mar y Valparaíso.

Las crecientes atribuciones regionales en materia de inversiones y en el proceso de desarrollo urbano, requieren de Delegaciones Regionales activas y capacitadas. Baste señalar, que durante el presente año, entre la Inversión Sectorial de Asignación Regional (ISAR) y el FNDR, se utilizarán recursos por aproximadamente 60.000 millones de pesos, en rubros ligados a vivienda, vialidad, salud, educación y obras sanitarias. De aquí, entonces que, en coordinación con los Directores representantes de Regiones, estructuraremos un apoyo gremial más integral para las delegaciones regionales. Acogemos de este modo, positivamente la ponencia de algunas Delegaciones Regionales en general y la de Antofagasta, en particular.

Especial mención y reconocimiento quisiera formular a la Delegación Regional de Valparaíso, que el 25 de septiembre pasado organizó el I Encuentro Regional de Socios, que contó con la participación de dos Ministros de Estado y de más de 100 socios que aportaron durante todo un día su experiencia y creatividad participando en 5 Comisiones de Trabajo, que robustecen la vasta y permanente acción de esa Delegación. Invitamos a las Delegaciones Regionales a incorporar en sus tareas anuales este tipo de encuentro con sus Socios.

V RED SOCIAL

Los señores Consejeros Nacionales tienen en su poder un completo informe sobre las actividades de las distintas entidades de la Red Social de la Cámara Chilena de la Construcción, de manera que no me extenderé en mayores detalles. Sin embargo, quisiera referirme a algunos aspectos de especial significación.

a) A fines de septiembre, y en el marco de EDIFICA '93, el CIEDESS organizó un Seminario Internacional sobre la Experiencia Chilena en el Financiamiento Habitacional, con la participación de más de 200 representantes de 20 países, constituyendo todo un éxito, tanto en contenido como en organización. La reunión nos permitió recibir en la Cámara a Delegaciones de Constructores de varios países de América Latina, posibilitando así un rico intercambio de experiencias entre miembros de Cámaras hermanas.

b) El atraso en la promulgación de la ley que autoriza el funcionamiento de las AFJP en Argentina, y el menor desarrollo previsto en la AFP Providencia en Perú, han hecho aconsejable postergar la incorporación de Consejeros, Socios y Ejecutivos de las Entidades, en el capital accionario de Habitat Internacional.

c) No quisiera dejar pasar esta oportunidad para volver a insistir en la conveniencia que las empresas constructoras promuevan entre sus trabajadores la Libreta Profesional Voluntaria. La positiva experiencia de varias empresas hoy aquí representadas que distinguen a sus trabajadores con esta iniciativa de la Fundación de Asistencia Social, nos obligan a reiterar nuestra preocupación por el tema.

d) En el ánimo de optimizar la coordinación entre las distintas Entidades de la Red Social, encargué a una Comisión presidida por el distinguido Consejero, don David Frías Donoso, el estudio de fórmulas que permitan una operación lo más coordinada, unida y eficiente posible, en la cual primen los principios básicos de la Cámara, tanto en su acción gremial como en lo social.

VI OTRAS ACTIVIDADES

a) En el mes de septiembre, el destacado empresario y socio de la Cámara don José Luis del Río fue distinguido con el Premio ICARE al mejor Empresario del Año. Nos congratulamos por tan acertada designación.

b) EDIFICA '93: tal como lo señaláramos anteriormente, entre el 28 de septiembre y el 2 de octubre, se desarrolló en el Parque Cerrillos, la Feria Monográfica Internacional de la Construcción: EDIFICA '93.

En una superficie superior a los 12.000 metros cuadrados y con negocios estimados en 60

millones de dólares, gran cantidad de expositores nacionales y extranjeros exhibieron la más moderna maquinaria, insumos y equipos para la construcción. Simultáneamente con ello se ofrecieron charlas y seminarios del más alto nivel e interés para los socios de la Cámara, lo cual justificó plenamente la acertada decisión del Directorio de auspiciar por segundo año esta Feria.

c) Con la Universidad Católica suscribimos un Convenio de Complementación Tecnológica en el denominado Programa CONSTRUCTA, el cual permitirá próximamente que nuestros socios accedan a la muy variada y necesaria información del Catálogo Chileno de la Construcción.

d) Se ha continuado con el Ciclo de Cursos dictados por los socios para Universidades con sede en Santiago y el curso interuniversitario coordinado por la Universidad Federico Santa María de Valparaíso. Respecto de esta última, la Cámara ha estado promoviendo entre sus Socios, las ventajas de apoyar la creación de un Centro de Información Científica y Tecnológica, en plena etapa de construcción. Puedo agregar, además, que el día miércoles recibimos en la Cámara al nuevo Rector don Adolfo Arata a quien le reiteramos nuestra disposición a apoyar esta interesante iniciativa.

e) En materia legislativa, ha preocupado la atención de la Cámara en este período el estudio del Proyecto de Ley de Arrendamiento de Viviendas con Promesas de Compraventa, como asimismo, el que modifica la Ley de Valores. Como lo hemos señalado en oportunidades anteriores, ambas normativas posibilitan contar con recursos suplementarios para el sector de la vivienda y, especialmente, si se une el interés de los inversionistas institucionales por el arriendo de viviendas con el de adquisición de los correspondientes bonos securitizados. En la seguridad que el Proyecto conocido como Leasing Habitacional será despachado en el curso del presente año, el Ministerio de Vivienda ha provisionado fondos en el presupuesto del año '94 para 5.000 subsidios diferidos para este Programa.

f) Conjuntamente con las otras Ramas de la Confederación de la Producción y el Comercio, hemos debatido el tema del Seguro de Desempleo, planteado por el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social. Las características peculiares de nuestro sector hace aún más complejo su tratamiento y, sin perjuicio de la reciente respuesta de la Confederación al citado Secretario de Estado sugiriendo diferir el envío al Congreso de un Proyecto de esta naturaleza, en este Consejo conoceremos con mayor detalle el Ante Proyecto y sus consecuencias para la construcción.

VII TRABAJOS INSTITUCIONALES

En los próximos días, el Directorio conocerá el Informe del Plan Estratégico de la Cámara Chilena de la Construcción, correspondiente a la primera etapa. Este estudio, fue encargado en marzo de este año, por la Cámara y la Corporación de Investigación de Capacitación en la Construcción a un grupo de profesores de la Universidad Católica de Chile, en la idea de estructurar un conjunto de acciones que la Cámara debería impulsar de modo de asegurar el mayor grado de efectividad y eficiencia del sector construcción para los próximos años. Desde ya agradecemos a los señores consejeros su aporte al responder una Encuesta sobre aspecto de gran interés como los sistemas de Capacitación, calidad de los recursos humanos disponibles, deficiencias tecnológicas, mecanismos de financiamiento, etc.

Estamos convencidos que este Plan ha de representar una eficaz herramienta para el desarrollo del sector, de las empresas y de los Socios.

Asimismo y cumpliendo con el encargo del Directorio y en el ánimo de ir evaluando los Servicios ofrecidos a los Socios, se ha contratado a la Empresa CP Chile, dedicada al análisis de Control de Gestión, para que formule un diagnóstico de los sistemas de gestión de la Cámara Chilena de la Construcción. Se revisarán los procedimientos internos y las relaciones entre el Area Gremial y el Area de Servicios, en aras de una mayor productividad. Antes del término de año, se contará con el Informe correspondiente para el estudio inicial de la Mesa Directiva.

VIII RELACIONES INTERNACIONALES E INTEGRACION

Con ocasión del Seminario de Financiamiento Habitacional organizado por CIEDESS, al cual me referí con anterioridad, recibimos la visita del Presidente de la Federación Interamericana de la Industria de la Construcción -FIIC- don Dominador Kaiser Bazán, del presidente electo de CICA, don Livio Amato, de directivos de las Cámaras de la Construcción de Argentina, Brasil y Paraguay y el Presidente de la Unión Interamericana de la Vivienda -UNIAPRAVI-. Ellas sirvieron para conocer más en detalle la situación de la construcción en América Latina y para intercambiar experiencias sobre la gestión gremial de las diferentes Cámaras.

Por otra parte, a fines de octubre se llevará a cabo en Caracas, la Cuadragésima Tercera (43°)

Reunión del Consejo Directivo de FIIC y la IX Reunión de Gerentes de Cámaras, oportunidad en la cual se procederá a la elección de nuevas autoridades Directivas para el período '93-'95 y al reconocimiento de personalidades de la Federación, entre los que destaca el ex Presidente de FIIC don Germán Molina Morel y los ex Delegados Chilenos, señores David Frías Donoso y Arsenio Alcalde Cruchaga. Nuestra Cámara se suma a tan merecido homenaje y, en representación de este Consejo, les reitero los agradecimientos por la dedicación y permanente apoyo que por muchos años entregaron a las tareas de la Federación.

En el ámbito de la Integración Económica, los días 3, 4 y 5 de noviembre próximo, se llevará a efecto la Misión Empresarial Perú '93; más de 50 empresarios viajarán a Lima para conocer la situación de ese mercado y sus oportunidades e informar del desarrollo del sector en Chile y las reales posibilidades de intercambio.

Asimismo, en la segunda semana de noviembre un Grupo de Socios concurrirá a la Feria BATIMAT '93, a realizarse en París; se trata de una de las muestras de la construcción más importantes del mundo, constituyendo también un Centro Tecnológico de primer nivel.

IX TEMAS PRIORITARIOS

La actual Presidencia ha querido dar especial énfasis a tres temas prioritarios: Capacitación y Educación Técnico-Profesional; la Difusión de los Beneficios de la Red Social a los trabajadores de la Construcción, y el Desarrollo Urbano; me referiré a ellos con mayor extensión en el discurso de clausura de modo de recoger las ponencias que aquí se formulen.

Asimismo, ha recobrado especial interés el tema de la Calidad de la Edificación con motivo de la invitación a participar del Instituto de la Construcción, ideado como una Corporación de Derecho Privado, destinado a promover y coordinar iniciativas de investigación y desarrollo, transferencia y difusión en el sector construcción e integrado mayoritariamente por representantes del sector empresarial privado, Centros Académicos, Colegios Profesionales y representantes del sector público. El Grupo de Trabajo correspondiente nos orientará en esta materia que creemos de interés para el Sector y para el país.

A los temas anteriores, agregamos el medio ambiente, la congestión vehicular, aspecto sobre el cual la Cámara propuso en agosto algunas medidas de fácil y rápida implementación para varias ciudades del país; los Planes Reguladores y la Participación Ciudadana, sobre lo cual efectuamos una Jornada en Santiago con exposiciones del señor Ministro de Vivienda y del Alcalde de Las Condes, complementadas con la participación de representantes de los Medios de Comunicación Social y, por cierto, nuestra permanente preocupación por la inversión productiva, generadora de empleo.

Finalmente, quisiera consignar en esta Cuenta, la satisfacción que experimentamos los empresarios por la forma tranquila y madura con que la ciudadanía está viviendo el proceso político que culmina el próximo 11 de diciembre con la elección de Presidente de la República y parte del Parlamento.

Hemos tenido la oportunidad de recibir en nuestra Sede a los candidatos señores Eduardo Frei, José Piñera y Arturo Alessandri y conocer de ellos su Programa de acción respecto del sector.

Por nuestra parte, les planteamos, que a la Cámara, desde el punto de vista político, le interesa se mantenga la estabilidad político-institucional porque favorece el clima necesario para la inversión privada y, en lo económico, cree urgente dar especial apoyo a la educación y la capacitación como elementos para un imperativo incremento de productividad. Les hemos planteado también las tareas que consideramos pendientes tales como la modernización del Estado, la Privatización de Empresas que el Sector Privado puede operar con mayor capacidad de gestión, la agilización del proceso de concesiones y el encauzamiento del Desarrollo Urbano necesario para contar con ciudades más eficientes, con protección del Entorno y, en definitiva, con mejor calidad de vida para sus habitantes. Confiamos que el futuro Gobierno, cualquiera sea su tendencia conociendo de nuestro espíritu constructivo, acogerá estas inquietudes que sólo están encaminadas a alcanzar un mayor bienestar para la comunidad nacional.

Señores Consejeros Nacionales

La Cuenta expuesta refleja la vasta y amplia tarea realizada y la que tenemos por delante. Los invito a redoblar esfuerzos para que, unidos y teniendo por fin el bien del país, sigamos avanzando en la ruta del progreso y del desarrollo.

Concluyo, declarando en el nombre de Dios, inaugurada la Reunión N° 117 del Consejo Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL No. 117
Pucón, 15 y 16 de Octubre de 1993**

**"Problemática y Soluciones
para la Infraestructura Pública,
en especial la relativa a
Infraestructura Vial Urbana"**

Exposición del Sr. Daniel Fernández Koprlich

El Sr. Daniel Fernández Koprlich es Ingeniero Civil de la Universidad de Chile, Profesor de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de esa Universidad, Secretario Ejecutivo de SECTRA, Presidente del Directorio del Metro de Santiago y Coordinador de la Comisión de Infraestructura y Transporte del Comando Presidencial de Don Eduardo Frei.

Buenos días.

Quisiera en primer lugar agradecer a la Cámara Chilena de la Construcción esta oportunidad de poder conversar con ustedes sobre estos temas.

Me voy a referir a la infraestructura pública, pero voy a concentrarme preferentemente en el tema de vialidad y transporte urbano, que fue lo que se me pidió en esta ocasión. Voy a partir por lo más específico, el transporte urbano, para terminar con un enfoque más general, porque me parece que de este modo puedo atraer mejor la atención de todos ustedes.

Voy a desarrollar el tema de vialidad y transporte urbano, fundamentalmente en las grandes ciudades; especialmente Santiago, Concepción, Valparaíso-Viña y Coquimbo-Serena, como grandes centros urbanos. Voy a dar algunas cifras iniciales que muestran las diferencias o el contraste muy fuerte que existe, en términos de grandes números, entre las diversas zonas urbanas de Chile. Esto resulta bastante evidente, pero las cifras lo van a mostrar mejor. En la lámina se muestra las poblaciones de las zonas urbanas que mencioné, con Santiago obviamente con un nivel muy alto de población. La cantidad de viajes que se generan en las diferentes ciudades producto de esta población y de la actividad urbana son las que se aprecian

en esta otra lámina. Hay una diferencia muy fuerte entre la generación de viajes en Santiago, que es del orden de 8 millones y medio de viajes diarios, por los distintos modos de transporte, versus el caso de Valparaíso o Concepción, donde los órdenes de magnitud resultan bastante inferiores.

En términos de tasas de motorización, vemos también que en la ciudad de Santiago (según datos de 1991, cuando se hizo la última encuesta de origen-destino, comparables entre las distintas ciudades) el nivel de la tasa de motorización o de cantidad de vehículos en el parque, obviamente es muchísimo mayor que en las otras ciudades.

Y en términos de cantidad de vehículos por hogar en cada una de las ciudades, para poder hacer una comparación, se observa cómo Santiago concentra una mayor cantidad de automóviles por hogar, aunque hay una gran dispersión entre comunas de mayores ingresos y comunas de menores ingresos.

La siguiente lámina muestra la partición modal, o sea, qué cantidad de viajes son llevados a cabo por qué medio de transporte: transporte privado, automóvil, transporte público, y el total de viajes. Este gráfico muestra la diferencia enorme entre la cantidad de viajes internos que hay en Santiago versus los que hay en cada una de las otras ciudades. Y por otra parte, muestra también cómo la participación en transporte público es claramente mayoritaria en todas las ciudades de Chile. Aquí las diferencias se notan menos porque las barras son más bajas. Pero el porcentaje más o menos, es del orden de un 60 a un 70 % de viajes realizados en transporte público versus un 20 a 25 % de los viajes realizados en transporte privado o automóvil.

Una de las cosas que me pidieron es que intentara estimar o valorar qué significa, en términos de recursos económicos, la operación del transporte en estas ciudades. El tiempo tiene un valor económico, especialmente para la evaluación de proyectos. MIDEPLAN fija un valor, que puede ser discutible, pero hay un valor que se usa para comparar todos los proyectos entre sí, que es el valor económico alternativo del tiempo de las personas.

Y en el caso que nos interesa, tenemos aquí, para las tres ciudades, en millones de dólares por año, el consumo de tiempo de las personas, producto de los viajes que se realizan dentro de las ciudades. En el caso de Santiago, es del orden de los 800 millones de dólares al año, en el caso de Valparaíso es del orden de los 150 millones de dólares al año, y en Concepción es del orden de 180 millones de dólares al año.

A esto hay que agregar el costo producto de la operación de los vehículos, esto es, consumo de combustible, repuestos, neumáticos, etc., en las ciudades, que es del orden de 300 millones de dólares adicionales en Santiago. Por lo tanto, estamos hablando de 1.000 millones de dólares al año consumidos por valoración económica

del tiempo perdido por las personas, más el combustible y repuestos consumidos en realizar viajes en la ciudad, y evidentemente este es un costo que hay que asumir. No se puede pensar en que se tiene que bajar estos costos a niveles mínimos. El transportarse implica costos económicos y hay que asumirlos. Pero sí quiere decir que la diferencia entre Santiago y el resto de las ciudades es muy fuerte en términos de los recursos que se están consumiendo y, por lo tanto, es por eso que en muchos casos resulta más atractivo abordar un proyecto en Santiago, en términos de su rentabilidad social. Es decir, reducir en un 2 % los recursos consumidos en Santiago es muy diferente a reducir en un 2 % los recursos consumidos en otras ciudades.

Ahora, evidentemente esto hay que compensarlo con aspectos de regionalización y de políticas públicas claras en este sentido. Pero quiero explicar que esa es una de las razones por las cuales aquí hay un círculo vicioso. Los proyectos son más rentables en la medida que hay más concentración urbana.

El el siguiente cuadro se intenta mostrar el patrimonio de los principales activos que hay en la ciudad de Santiago. Hay del orden de 3.400 millones de dólares en pavimentos, aproximadamente unos 740 millones en infraestructura para el METRO, 460 millones de dólares en trenes y equipos de METRO, 472 millones de dólares en equipamiento para el transporte público: los buses, terminales, etc., y finalmente los activos de transporte privado, que equivalen al valor de la flota de vehículos de transporte privado, estacionamientos, etc. Se ve que en términos de patrimonio total en la ciudad de Santiago, esta infraestructura suma alrededor de 7.500 millones de dólares hoy día. Quiero destacar como en el caso del METRO, si sumamos rápidamente tenemos aproximadamente 1.200 millones de dólares en un patrimonio que atiende el 8 % de los viajes de la ciudad, comparativamente con el patrimonio que tiene que ver con los pavimentos, por ejemplo.

Bueno, esto a modo de diagnóstico general. Ahora, ¿cuál es nuestro problema? Mi percepción, y la percepción de los especialistas de desarrollo urbano y transporte, es que la mantención de las actuales tendencias de localización en las grandes ciudades de Chile y la evolución de la participación modal, esto es, el aumento cada vez más significativo del uso del automóvil en la ciudad, nos lleva a una situación sin salida. Debo decir que en el año 1977 la participación del automóvil en Santiago era de un 12 % de los viajes. Hoy es de un 24 a 25 %. Se duplicó en el orden de 13 años y esta tendencia está aumentando.

En el fondo, lo que quiero decir es que si se continúan las actuales tendencias de localización y continúa la actual tendencia de usar el automóvil, la situación a la que se conduce a la ciudad es absolutamente no viable. Es impensable concebir una ciudad en la cual la gente se va a movilizar en automóvil en forma masiva, con las condiciones que hoy día tiene Santiago, y con su estructura de localización, y por lo tanto hay que revertir las tendencias. Dado esto, algún tipo de cambios se va a producir necesariamente; se intervenga o no se intervenga, en forma planificada o no,

las actividades económicas de la ciudad van a reaccionar y van a generar una situación distinta. La pregunta es si nosotros vamos a poder controlar esa situación desde el ámbito de la planificación.

Como un elemento final de diagnóstico, debe recordarse que las dificultades de transporte generan claramente una inestabilidad en los mercados inmobiliarios. En la medida que aumenta la congestión, se produce una estampida de actividades económicas hacia zonas que aún están libres de problemas de congestión y estacionamiento. Esto genera un abandono de los centros urbanos, que es donde está concentrada la infraestructura más valiosa de las ciudades, que al final terminan deteriorándose seriamente. Y finalmente los nuevos centros terminan, con el tiempo, sufriendo el mismo proceso. Este es un ciclo que se ha visto en muchas ciudades del mundo que han pasado por esta etapa de su desarrollo. Por lo tanto, creemos que hay que revertir esta tendencia que existe hoy día en cuanto a localización, y voy a proponer algunas acciones tendientes a corregirla.

La primera pregunta que nos debemos hacer es ¿qué tipo de ciudad queremos? La verdad es que nosotros, como planificadores de transporte, notamos una falta de claridad desde el punto de los planificadores urbanos y de la ciudadanía acerca de cuál es la ciudad en la que queremos vivir. Ese es un elemento básico que tiene que ser consultado y discutido a nivel de la población en general.

¿Queremos ser como Los Angeles (USA), una ciudad dispersa, con un énfasis en casas-jardín, aisladas, de un piso, con estacionamientos?. Bueno, si queremos eso como forma de vida tendremos muchos autos, porque para ese tipo de ciudad es necesario la movilidad individual a través de automóviles. Tendremos, en consecuencia, mucha vialidad, altos niveles de contaminación de monóxido de carbono, y una especialización de las funciones urbanas.

Como contrapartida, hay una cierta tendencia europea de tipo de ciudad, en que las actividades están más distribuidas a nivel de subcentros, o sea, no hay una especialización tan marcada en áreas residenciales o industriales, etc., sino una mezcla mayor. Podemos por ejemplo ver ciudades densas que han hecho esfuerzos por no ampliar su tamaño; lo funcional a este tipo de desarrollo urbano es el uso intensivo del transporte público y el transporte masivo, como es el caso del METRO. Así pues, las soluciones de transporte son funcionales a ciertos tipos de ciudades que nosotros imaginemos, y esa es la primera definición que hay que tomar.

Ahora bien, desde el punto de vista de la planificación de transporte, lo que podemos hacer es simular qué pasaría si tenemos diferentes escenarios de desarrollo de la ciudad. Eso lo podemos hacer. Pero alguien tiene que tomar en algún momento la definición y nosotros no creemos que todavía este claramente tomada. Obviamente que las decisiones pueden ser distintas en función de las distintas ciudades, no todas las ciudades de Chile tienen que ser iguales.

Ahora, ¿por qué pasan estos fenómenos? Yo creo que, primero, los desarrolladores

urbanos no internalizan los costos de sus decisiones. O sea, cuando cualquier desarrollador urbano aborda un desarrollo inmobiliario, las personas que utilizarán lo que se ha construido, no perciben en sus decisiones económicas los verdaderos costos que su localización genera. No están percibiendo que hay que llegar con cierta infraestructura, no están percibiendo los costos de congestión que van a generar en la ciudad, no están percibiendo la contaminación. Y, por lo tanto, **estamos ante una situación en la cual no hay una racionalidad económica en la asignación del uso del suelo a una actividad.**

Lo segundo es que en materia de vialidad urbana tampoco se internalizan los costos de las decisiones. ¿Y esto por qué ocurre? Voy a dar un ejemplo para el caso del automóvil. Cuando un grupo de automóviles circula por Avda. Costanera, cada persona está sufriendo un cierto nivel de congestión, y está apreciando que el tiempo que se demora en hacer su recorrido es un tiempo determinado. Cuando se incorpora un vehículo adicional a esa corriente de tráfico, lo único que percibe ese vehículo adicional son **sus propios** costos de la decisión de utilizar esa vía, sus costos de tiempo de viaje, en este caso. Pero no percibe que con su incorporación a esa corriente de tráfico está generando en todo el resto del tráfico un costo adicional, una congestión adicional. Eso significa que él no está internalizando los verdaderos costos que implica la decisión de incorporarse a una corriente de tráfico congestionada. Este ejemplo individual para una calle es aplicable a nivel de toda la ciudad. Cuando una persona toma su automóvil y se incorpora a la corriente de tráfico, percibe sólo sus propios costos.

La forma de corregir la diferencia entre los costos percibidos individuales que tiene una persona y los costos generados en el resto de la ciudad como producto de su decisión particular es a través del cobro de una tarifa, y así se hace en la mayoría de las actividades económicas, en que existen precios. Es decir, la incorporación de una tarifa por uso de la infraestructura en situación de congestión. Hoy día eso no ocurre y, por lo tanto, los usuarios de la vialidad urbana no están percibiendo esos costos. Otra situación de irracionalidad económica.

En tercer lugar, veamos el marco de gastos de la infraestructura y cómo se asignan los recursos de inversión en infraestructura. Se asignan mediante el Presupuesto de la Nación, año a año, en función de las condiciones macroeconómicas, de la disponibilidad de recursos que existen y, como decía Hernán Cheyre, de las tendencias históricas de inversión que ha habido en el país. Eso, nuevamente, es una falta de racionalidad económica, en el sentido de que la decisión de utilizar las vías por parte de los usuarios no tiene nada que ver con las decisiones de inversión que se toman por parte del gobierno. Son dos unidades de decisión independientes. Por un lado, los presupuestos definen cuánto hay que gastar en infraestructura, y por otro lado, los usuarios no pagan el costo de esa infraestructura (por lo menos directamente) y aunque deseen mejor infraestructura y estén dispuestos a pagar por ella, no hay posibilidades de hacerlo, porque los fondos están asignados a través de

un presupuesto preestablecido.

Tres elementos de irracionalidad económica en la operación del sistema de transporte, que producen un desincentivo en la participación ciudadana y en la generación de recursos privados para el uso de infraestructura. Los privados, para invertir en infraestructura, necesitan marcos claros, eso lo sabemos, condiciones claras y sobre todo **cuentas claras**. Y hoy día las cuentas no están claras.

¿Cómo introducir cierta racionalidad económica en este sistema? Primero, introduciendo balances en la gestión, planificación, financiamiento y ejecución de la infraestructura. Esto es lo que yo decía, de alguna manera: no más presupuestos anuales de inversión, sino presupuestos a través de los recursos que los propios usuarios aporten. Es necesario ligar la oferta de infraestructura, que son las vías, con la demanda de infraestructura que manifiestan los usuarios. La forma de establecer esa relación es a través de precios. Precios directos. No impuestos a los combustibles genéricos, patentes genéricas que van a un fondo común que después es decidido en función de ciertos proyectos específicos. Me refiero a una tarificación directa en que los recursos vayan directamente a ser usados en aquella infraestructura por la cual los usuarios pagan.

El segundo elemento que planteo es ligar el transporte con el desarrollo urbano. Se requiere incorporar la internalización por parte de los desarrolladores urbanos de los costos que significan sus instalaciones, y esto debe traducirse en contribuciones para vialidad. Es decir, si un desarrollador instala un supermercado en una cierta zona tiene que contribuir a mejorar la vialidad para que no aumente la congestión como producto de esa instalación. Un señor que pasa por una vía no tiene la culpa si otros quieren ir a comprar a un supermercado localizado en una zona congestionada. Eso hay que tenerlo bien claro, y por lo tanto, el supermercado tiene que hacer un aporte a la vialidad para mantener al menos la situación de congestión que había antes, y para eso se requiere legislar.

Aparte de todas estas iniciativas, también se requieren mayores recursos de inversión para mejorar la infraestructura. ¿De dónde deberán provenir esos recursos de inversión? Del sector privado, a través de concesiones, y de los usuarios, mediante tarificación. Esto lo voy a tomar nuevamente al final, pero son los únicos elementos con los cuales se pueden obtener más recursos para mejorar la infraestructura.

Ahora, durante el actual gobierno se ha hecho un esfuerzo bastante fuerte, en el caso de vialidad urbana, por aumentar la inversión en infraestructura. Vemos que a partir del año 90 hay una curva de crecimiento muy fuerte de la inversión pública en infraestructura. Pero esto no es suficiente y tampoco es bueno. No es bueno que se destinen cada vez más recursos de inversión a infraestructura vial urbana **si no se corrigen los efectos que he mencionado**, pues de otro modo, en el largo plazo, tendremos situaciones como las de Los Angeles (USA) o Caracas, en la cual el Estado hace más inversiones, la gente compra más automóviles, se usan más

automóviles, hay más congestión, y hay que hacer más inversiones. Ese es un círculo vicioso, que está demostrado en todas las ciudades del mundo que termina por no resolver el problema, sino que agravarlo, además de haber gastado enormes cantidades de recursos. Entonces el asunto no es solamente invertir más, el problema es, como digo, que los usuarios perciban los costos de sus decisiones.

Lo importante, en el caso urbano, son dos cosas:

- contar con un programa de vialidad urbana que al menos mantenga la situación de congestión existente hoy día, y para ello es muy importante, en función de lo que mostré acerca de la participación del transporte público, que los proyectos sean también orientados al mejoramiento de la operación del transporte público, y
- definir en términos estratégicos los requerimientos de inversiones en el largo plazo que nos permitan mejorar la situación que tenemos en las ciudades de Chile.

Para ello, y dado que en Chile existen muchos organismos relacionados con la infraestructura de transporte, como ustedes lo han tratado en muchos de sus Consejos, es necesario establecer alguna coordinación entre ellos. Y lo que se muestra en la siguiente lámina son cuatro organismos que tienen que ver con infraestructura de transporte, que tienen una parte de su trabajo, que es la parte amarilla de los círculos, que se relaciona directamente con este tema. Por ejemplo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene algo que decir en vialidad urbana, pero la vialidad no es todo su quehacer: tiene las telecomunicaciones, la aviación comercial, etc. El Ministerio de Obras Públicas tampoco se preocupa solamente de la vialidad, tiene tareas de riego, y así sucesivamente.

Por lo tanto, el concepto de juntar en una sola institución todos los ministerios, implica aglutinar elementos que no tienen que ver entre sí. El hecho de establecer una coordinación que tome solamente los elementos amarillos, que tienen que ver con la infraestructura de transporte y que le aporte un valor agregado, es el mecanismo que nosotros hemos encontrado, por lo menos en forma directa, para enfrentar este tema en forma más coordinada.

Y para ello, una de las tareas específicas -estoy hablando aquí de la Comisión de Planificación de Inversiones, que nos corresponde como SECTRA-, que nos encargó el Comité de Ministros, fue elaborar un plan de vialidad urbana a nivel nacional para los próximos años, coordinadamente entre las cuatro unidades ministeriales; me refiero a Obras Públicas, Vivienda, Transportes y MIDEPLAN. Ese plan ha sido elaborado. Es un plan muy limitado que se refiere a la primera parte que mencioné: simplemente las inversiones en vialidad urbana para mantener de alguna manera en el tiempo la actual situación de congestión, o por lo menos no agravarla. Ese es un

plan que tiene un límite de 367 millones de dólares y ha sido elaborado coordinadamente, como digo, entre todas las unidades ministeriales, y hay un documento firmado por los cuatro Ministros que lo ratifica, y ese es el plan de vialidad urbana para los próximos años. Es un documento sobre el que tengo información aquí, y se lo voy a dejar a las autoridades de la Cámara, para que se distribuya, si es del caso. En estos antecedentes aparecen todos los proyectos específicos por ciudad y por región, sus montos y el estado de situación de cada proyecto.

En esta lámina se muestra la distribución entre los ministerios de Obras Públicas y de Vivienda de los montos a invertir. Son aproximadamente 120 proyectos que se distribuyen a través de todas las regiones del país, con un énfasis en la Región Metropolitana, V^a y VIII^a, y allí están los niveles de inversión en millones de dólares por región en este pequeño programa de vialidad urbana.

El programa es pequeño en la medida de las necesidades, pero son 360 millones de dólares. Y lo que se está gastando en vialidad urbana actualmente es del orden de 50 a 60 millones de dólares. Yo quiero ser muy enfático en esto. No es cierto que no hayan proyectos de vialidad urbana, no es cierto que las instancias de planificación no generen proyectos, no es cierto que el organismo revisor de proyectos (Mideplan) no apruebe los proyectos, al menos en el caso de la vialidad urbana. Lo que es cierto es que **no hay recursos**. Ese es el problema de fondo. Hay una suficiente cartera de proyectos rentables para ser invertidos, pero el problema es que no hay dinero. Y lo que tenemos que ver es cómo generamos el financiamiento para hacer estas inversiones.

Aquí voy a entrar en una concepción general de la gestión pública en infraestructura. Aquí tenemos un gráfico que muestra la evolución del PGB, la evolución de la inversión en infraestructura y la evolución del parque de vehículos. Entonces la pregunta es ¿qué debíamos nosotros seguir como tendencia? ¿Debíamos seguir la evolución del PGB o la evolución del parque de vehículos? Porque en el fondo el parque de vehículos se está elevando sostenidamente con relación al PGB. Obviamente, seguir esta curva es absolutamente imposible, en términos de financiamiento y de racionalidad. Insisto: construir infraestructura para todas las necesidades que tengan los automóviles es una cuestión irracional porque no está corregida la distorsión entre la oferta y la demanda. Por lo tanto, una tendencia natural que se ha seguido históricamente (no sé si por casualidad o explícitamente) es efectuar un seguimiento aproximado al crecimiento del PGB en términos de la inversión pública.

En términos de balance de lo que aportan los usuarios y lo que se gasta en vialidad, voy a mostrar otra lámina, cuyo contenido corresponde a estimaciones para 1993. No son datos oficiales, es una estimación propia que muestra lo que aportan los usuarios y lo que se gasta.

Tenemos, por concepto de peajes en transporte interurbano y transporte urbano, 77 millones de dólares de recaudación (no hay todavía peajes urbanos, lamentablemente; ya los habrá algún día).

Además, está el aporte de los impuestos al combustible diesel. Esta es una estimación nuevamente de transporte urbano e interurbano, porque no hay un control de dónde se vende el combustible exactamente y cómo se usa. Es una estimación sobre la base de los rendimientos de los vehículos, en millones de dólares para el año 93, y allí están también los impuestos a la gasolina de los vehículos particulares.

He excluido explícitamente las patentes de vehículos porque considero, y esto es discutible, que las patentes de los vehículos son un impuesto a la posesión de un bien que no tiene que ver directamente con el uso que se hace de la infraestructura, y que es progresivo **en función del valor del bien**, como es el automóvil. Por lo tanto, no lo asocio como un impuesto directo relacionado con el uso de la infraestructura. Es un impuesto general. De alguna manera, podría ser un impuesto a la posesión de un suntuario, no sé como llamarlo, pero no tiene relación directa con el uso de la infraestructura.

En el caso del IVA y de los aranceles a la importación de vehículos, se trata de impuestos generales que están en todos los productos y tampoco los he incluido. He incluido solamente los impuestos directos producto del uso de la infraestructura y lo que vemos es que en total el transporte interurbano está aportando del orden de 210 millones de dólares y el transporte urbano del orden de 237 millones de dólares.

A partir de aquí, están las inversiones que se hacen en vialidad urbana e interurbana. Se ve como el total de inversiones en la vialidad interurbana es de prácticamente 300 millones de dólares al año, superior al aporte que hacen los usuarios de transporte interurbano. O sea, hay un balance negativo, por así decirlo, de 87 millones de dólares. Se gastan 87 millones de dólares más en vialidad interurbana que lo que aportan los usuarios y aquí hay un factor de distorsión que ya mencionó Hernán Cheyre, que justifica una compensación para la infraestructura ferroviaria.

Y en el caso de transporte urbano, tenemos un superávit muy alto. Es decir, los usuarios de transporte urbano están pagando bastante más de lo que se les está entregando como inversión. Pero lo importante es que el balance global neto es más o menos nivelado. Es decir, 17 millones de dólares de excedente será este año, y el próximo dependerá de la recaudación de impuestos a los combustibles, no lo sé, pero estamos hablando de grandes números y podemos decir que hay un equilibrio global, en términos de lo que aportan los usuarios y lo que se gasta.

Entonces, si hay un equilibrio global, podremos hacer correcciones, podremos decir que hay que destinar más fondos a vialidad urbana, cosa que yo creo que habría que hacer. Pero lo que quiero decir es que si tenemos un cierto equilibrio global, y

necesitamos más infraestructura de acuerdo a la demanda que va surgiendo del desarrollo nacional, ¿de dónde vamos a sacar esos recursos? ¿Vamos a ajustar el gasto público? ¿Vamos a quitarle fondos a la educación, a la salud u a otras áreas sociales para invertir en infraestructura?

Yo creo que esa es la pregunta de fondo. Aquí todos más o menos estamos de acuerdo en que hay un déficit de infraestructura, y que hay que invertir más. El asunto es cómo lo hacemos y con qué recursos. Entonces, voy a hacer un planteamiento un poco general de lo que pienso sobre esta materia.

La lámina siguiente muestra la evolución de la inversión global en infraestructura en el período 90-93 y, lo que decía anteriormente, el asunto no es solamente invertir más por el lado de los aportes del presupuesto público sino que también establecer sistemas tarifarios más justos.

Ahora, desde el punto de vista de la infraestructura, es innegable que hay un rol que es insustituible del Estado, que es proveer la infraestructura básica. Hay una cierta infraestructura, como las veredas de las poblaciones, el agua potable rural y otros elementos, como alcantarillados de ciertas zonas urbanas no concentradas o rurales, que es propiedad ineludible del Estado, y es un rol insustituible del Estado en la medida que evidentemente el sector privado no puede hacer inversiones y no puede recaudar recursos producto de esas inversiones y, por lo tanto, es un rol insustituible del Estado, que tiene que ser mantenido. Entonces, la prioridad de la inversión pública debe estar necesariamente en la infraestructura básica para mejorar la calidad de vida de las personas, que es su rol insustituible.

En cambio, en lo que son las actividades productivas, y la infraestructura asociada a actividades productivas, lo que hay que hacer es ligar, como ya dije, lo que aportan los usuarios con lo que reciben los usuarios. Y aquí la máxima en ese sector es que **los usuarios deben financiar la provisión de infraestructura que requieren, y recibirán como nivel de servicio aquello que es posible financiar con sus aportes.** Por lo tanto, la línea en este caso está clara. Si tenemos un cierto equilibrio de financiamiento y queremos aumentar o mejorar la infraestructura hay que aportar más por el lado de los usuarios.

Nosotros hemos identificado que un marco necesario de inversión pública es del orden de 1.200 millones de dólares. Coincidimos aquí con la Cámara de la Construcción. Hemos conversado durante largo tiempo este tema, y hemos llegado a un nivel global de coincidencia de necesidades del orden de 1.500 millones de dólares al año en infraestructura. Necesidades que identificamos financiadas por 300 millones de dólares de aporte de inversión privada a través de sistemas de concesiones - concesiones de obras públicas o concesiones portuarias- que es un nivel aproximado al que hay que llegar en un cierto período, pero a su vez, llegar a un orden de 1.200 millones de dólares de inversión restante. Sin embargo, hoy día estamos en un nivel

de inversión, según el presupuesto de 1993, del orden de 700 millones de dólares. Por lo tanto, tenemos una diferencia entre 700 y 1.200 millones de dólares, que equivale a 500 millones de dólares, que no tenemos definidos en cuanto a su origen.

Y aquí la discusión se ha planteado en dos enfoques. He escuchado a un destacado economista en un seminario en que me tocó participar la semana pasada, que planteaba que ese aumento podía obtenerse mediante la reducción del gasto corriente por una parte, y que él estimaba que se podían generar 400 millones de dólares por ese concepto. Yo lo dudo, pero supongamos por un momento que ello fuera posible. También planteaba obtener más recursos por la vía de la privatización de ciertas empresas públicas.

Lo cierto es que eso tiene dos problemas. El primero es que si realmente se reduce en 400 millones de dólares el gasto corriente del sector público, lo que insisto creo difícil, y se obtuvieran recursos de algunas privatizaciones para obtener 500 millones de dólares al año, difícilmente esos 500 millones de dólares serían destinados a infraestructura. ¿Porqué habrían de serlo?. ¿Porqué no habrían de ser destinados a otros sectores sociales?. Nada garantiza que ese ahorro eventual fuera a infraestructura, en primer lugar.

En segundo lugar, aunque así fuera, seguiremos con el problema de que los usuarios no pagan los costos reales de utilizar la infraestructura, lo que nos produce este círculo vicioso de demanda infinita en el largo plazo. Quiero decir lo siguiente: en el programa de Gobierno que presentó Bill Clinton durante su candidatura presidencial en Estados Unidos, planteó un área de acción que se llamó "Rebuilding America". Nada menos que en Estados Unidos, él y su equipo consideraban que el déficit de infraestructura era enorme. ¿Por qué? Porque **el déficit de infraestructura siempre va a ser enorme en la medida en que los usuarios no paguen por el uso que hacen de la infraestructura.** Porque se está entregando un bien (no gratuitamente, pero sin un pago directo relacionado con el uso), por el cual los usuarios no perciben que pagan un costo.

Ahora, en términos de financiamiento, la situación actual del presupuesto, como mencioné, es que los permisos de circulación, el IVA, los combustibles, los peajes, el impuesto a la renta, y todos los impuestos, ingresan a un fondo común, que son los Fondos Generales de la Nación, y estos fondos son asignados, a través de un presupuesto anual discutido en el parlamento año a año, a salud, vialidad, etc.

El esquema que nosotros proponemos para la recaudación de fondos a destinar a infraestructura, es que por lo menos, los impuestos a los combustibles y los peajes vayan directamente a un fondo de vialidad y se gasten en vialidad a través de corporaciones viales o por el Ministerio de Obras Públicas. Pero que esté claro que los recursos que son aportadas por los usuarios irán directamente a gastos en infraestructura, y creemos que este es un elemento que va a aportar claridad para el

sector privado en cuanto a efectuar inversiones, en la medida que las tarifas estén claras, y en consecuencia, los ingresos estén claros.

Por lo tanto, para llegar a los 500 millones de dólares de diferencia, que insisto, deben ser aportados a través de tarifas o aportes de los propios usuarios, y no a través del incremento del gasto público en esta área, primero debe flexibilizarse y adaptarse a la ley de concesiones para permitir aumentar la inversión privada en infraestructura, y para ello no sólo hay que dedicarse a proyectos específicos, como pueden ser el Túnel El Melón y otros, sino que crear también la posibilidad de inversión privada en el mantenimiento, entregando en concesión redes completas para su mantenimiento.

En segundo lugar, debemos abordar el mejoramiento de la gestión pública. Este no es solamente un problema de gasto. Puedo decir responsablemente, conociendo internamente el aparato público, que si uno destina muchísimos más recursos a inversión en infraestructura, el aparato público no podrá responder, no está preparado hoy día para incurrir en esos niveles de gasto correctamente y asignar los recursos adecuadamente a proyectos específicos. Para ello se requiere una reforma del aparato público para que se pueda gastar más y mejor.

En tercer lugar, para salvar la brecha de 700 a 1.200 millones de dólares, la tarificación vial eficiente, como mencioné, es el mecanismo apropiado para obtener nuevos recursos y de paso regular la demanda por el uso de la infraestructura.

En cuarto lugar, la elaboración de planes maestros para los eventos catastróficos es un elemento básico. Chile no puede estar sometido a las catástrofes cada vez que hay un evento crítico en ese sentido. Tenemos que superar esta fragilidad mediante una protección previa de nuestra infraestructura, porque de otro modo estamos dilapidando nuestros recursos.

En el caso portuario -y ya no puedo extenderme más porque creo que me sobrepasé en el tiempo- es absolutamente clave establecer un sistema de competencia entre puertos con una autonomización y descentralización de la Empresa Portuaria de Chile, que revele claramente que no hay subsidios cruzados entre puertos, y permita garantías para la inversión privada en puertos. Ello pasa también por establecer una ley tarifaria precisa para los puertos estatales.

Voy a llegar, por ahora, hasta aquí, y creo que he ido muy rápido, pero espero que la exposición les haya motivado para efectuar algunas preguntas o comentarios.

Sólo quiero finalizar planteando, para volver al caso urbano, y ahora que hemos visto el tema general del financiamiento, los niveles de inversión requeridos para las ciudades de Santiago, Valparaíso y Concepción. No voy a dar números exactos, porque estos son elementos que estamos estudiando en SECTRA puesto que tenemos

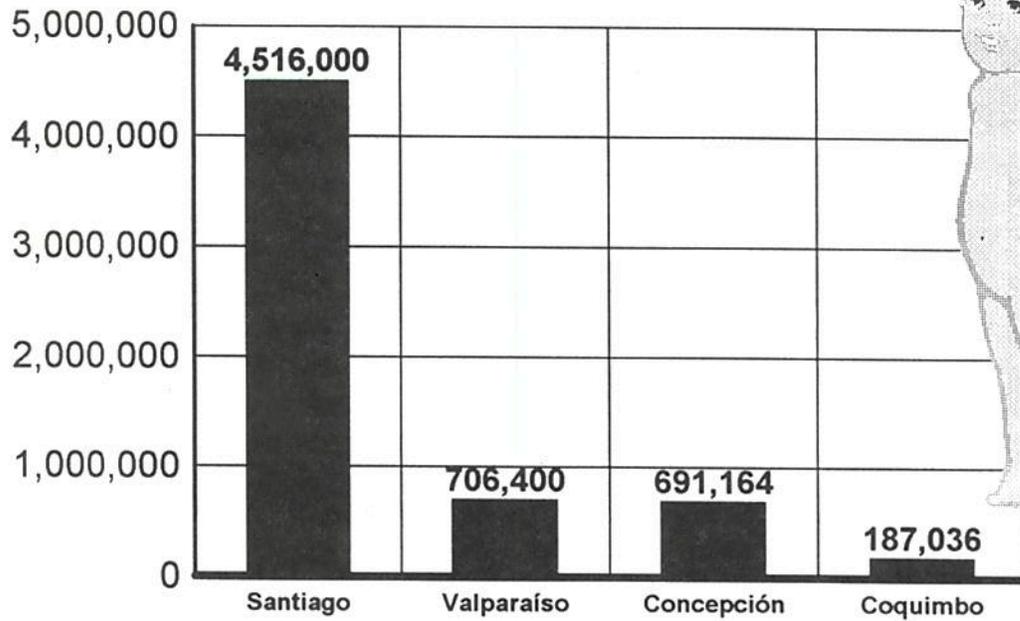
que entregar al Comité de Ministros, antes de fin de año, planes de infraestructura de transporte para los próximos 20 años para Santiago, Valparaíso y Concepción, que incluyen todos los equipamientos, las políticas de transporte, los niveles de financiamiento, etc.. Pero puedo anticipar algo.

En el caso de Concepción, estamos hablando del orden de 100 a 150 millones de dólares de requerimientos de inversión en los próximos 20 años; en el caso de Valparaíso, entre 150 y 200 millones de dólares. Esos son los órdenes de magnitud. Pero en el caso de Santiago, estamos pensando en varios miles de millones de dólares para los próximos 20 años.

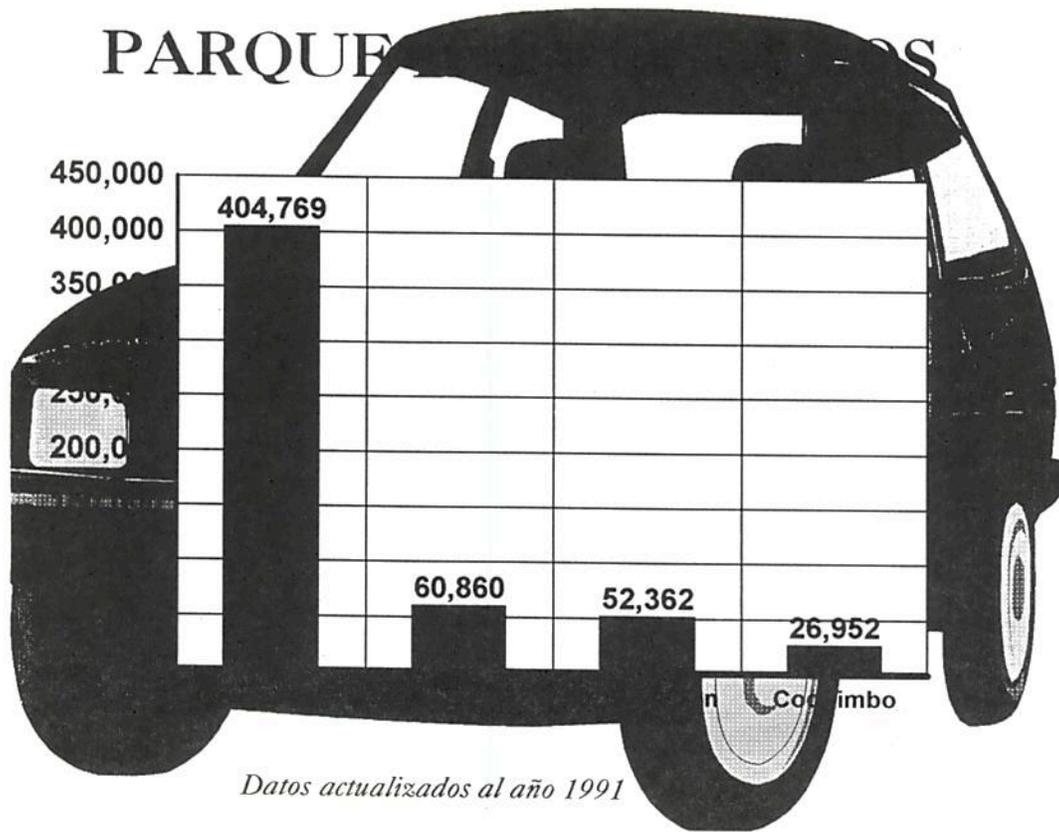
Y aquí surge nuevamente la pregunta que ha estado rondando en el transcurso de mi exposición: ¿quién debe pagar esos miles de millones de dólares? ¿La gente que vive en Santiago, o todos los contribuyentes a través de los fondos generales de la nación? Luego de esta intervención, no dudarán en descubrir mi posición al respecto: obviamente que debiera ser lo primero.

Muchas Gracias.

POBLACION

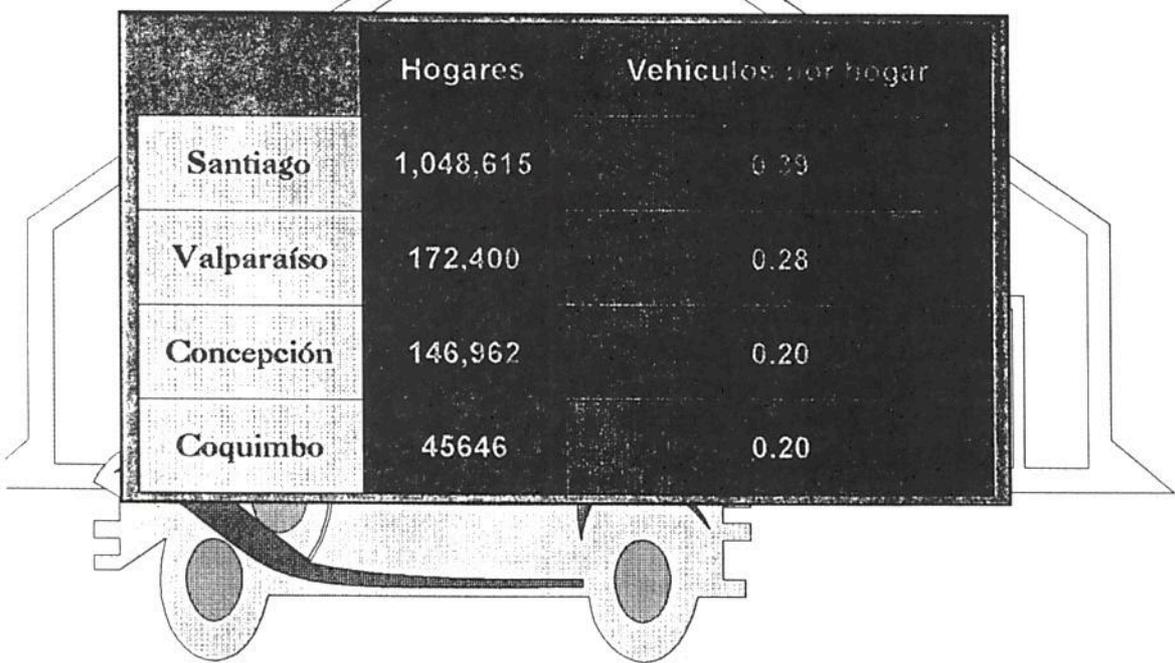


PARQUE AUTOMOVILISTAS



Datos actualizados al año 1991

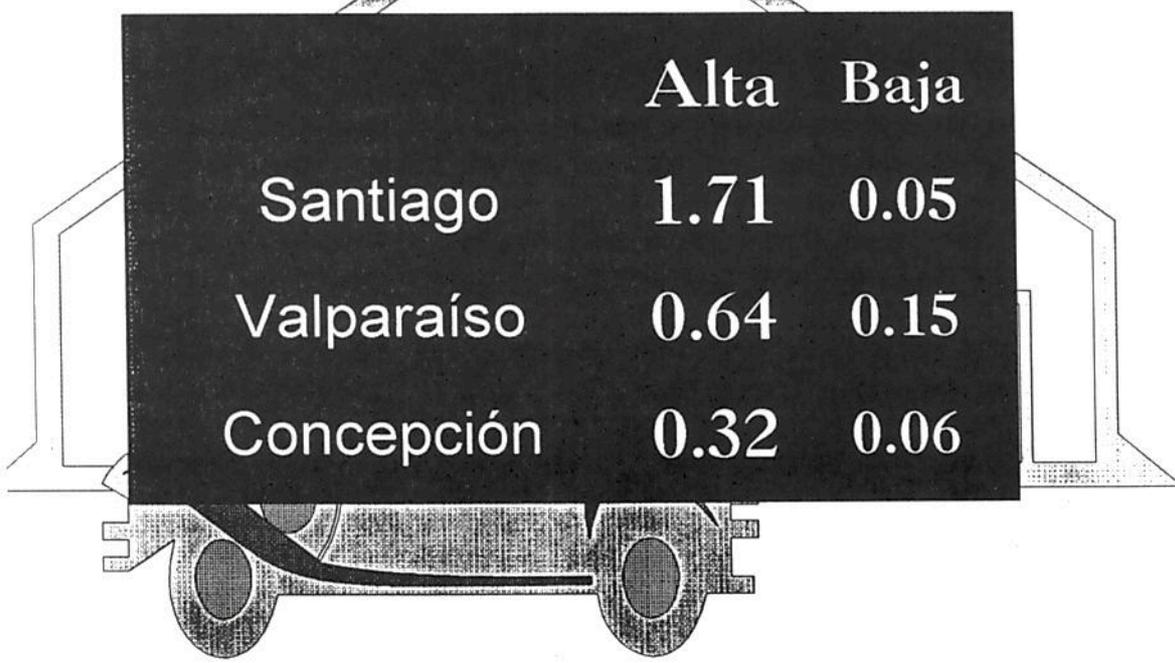
RELACION VEHICULOS - HOGARES



	Hogares	Vehículos por hogar
Santiago	1,048,615	0.29
Valparaíso	172,400	0.28
Concepción	146,962	0.20
Coquimbo	45646	0.20

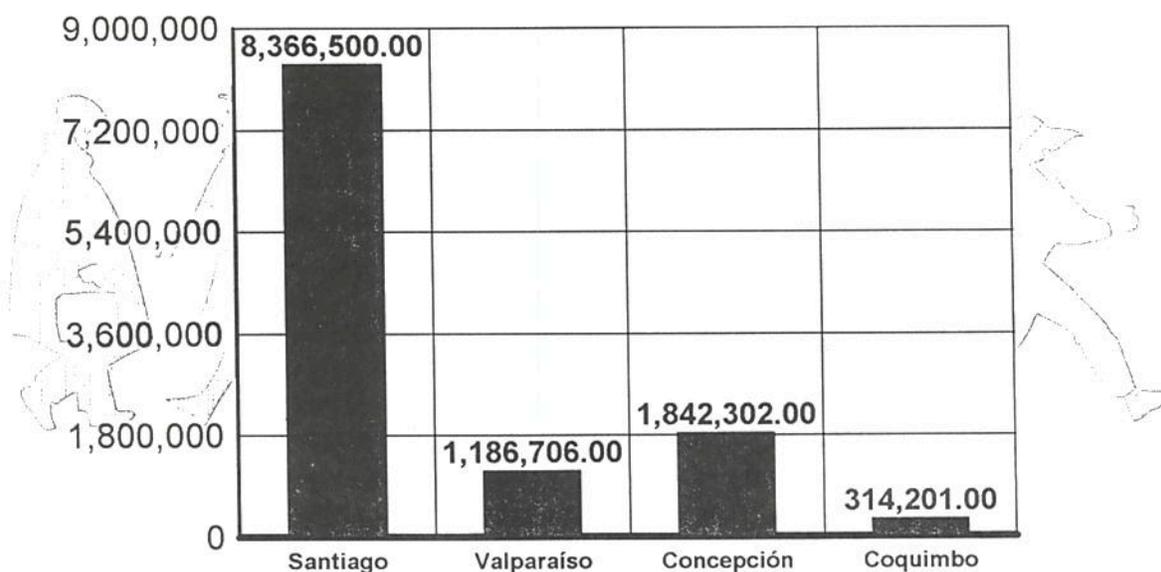
VEHICULOS POR HOGAR

Comunas con la más alta y más baja motorización

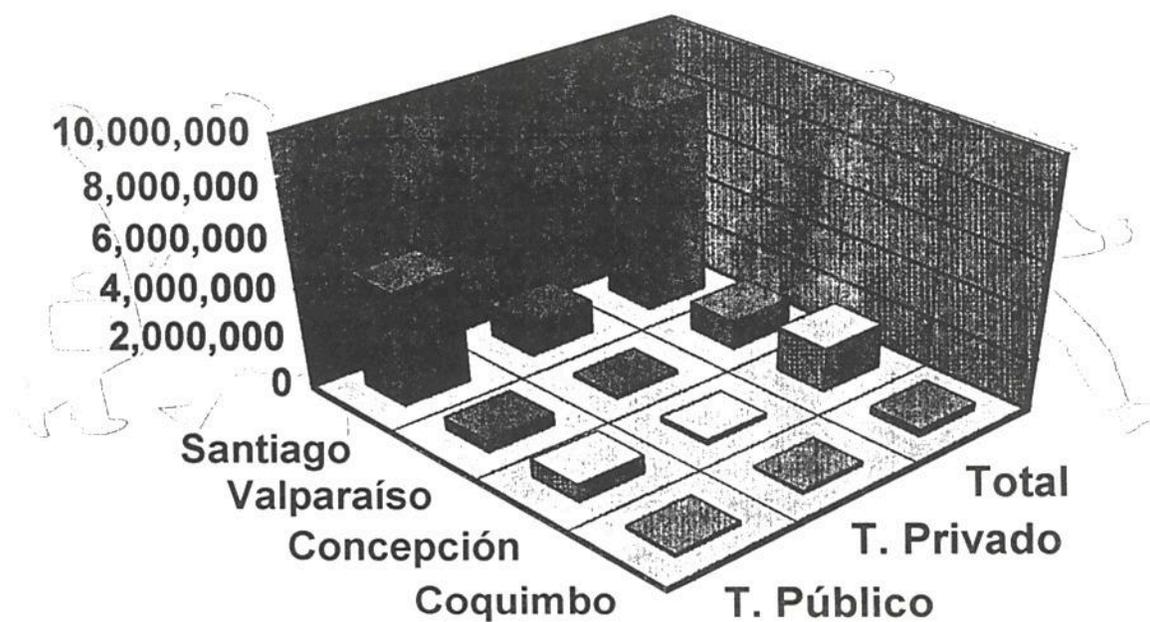


	Alta	Baja
Santiago	1.71	0.05
Valparaíso	0.64	0.15
Concepción	0.32	0.06

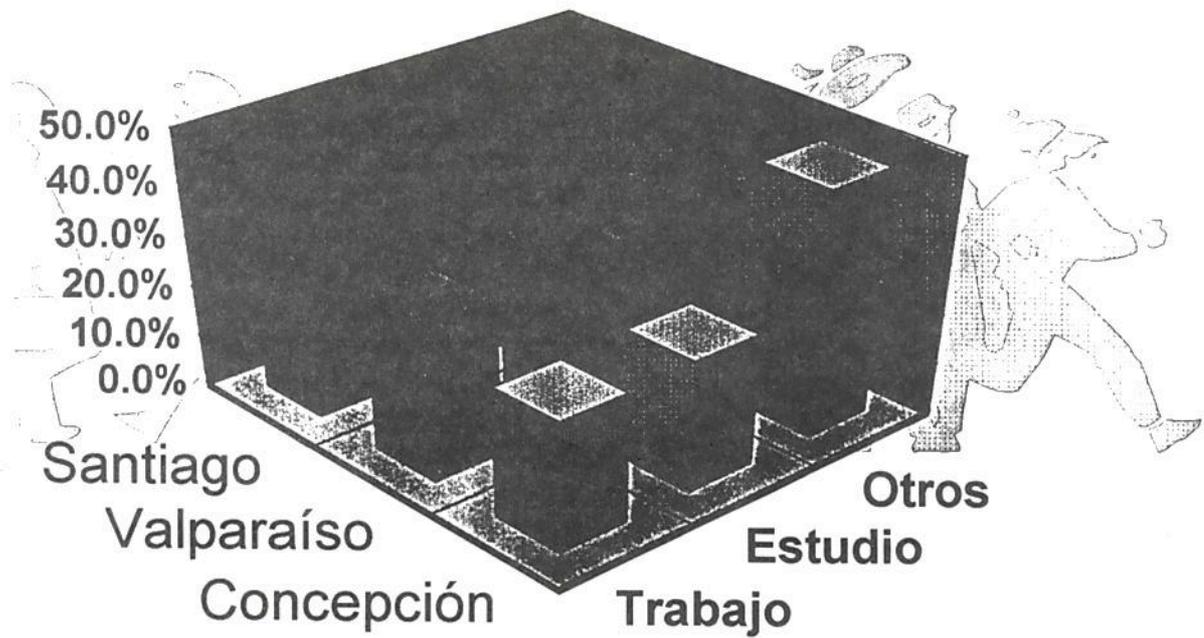
VIAJES POR DIA



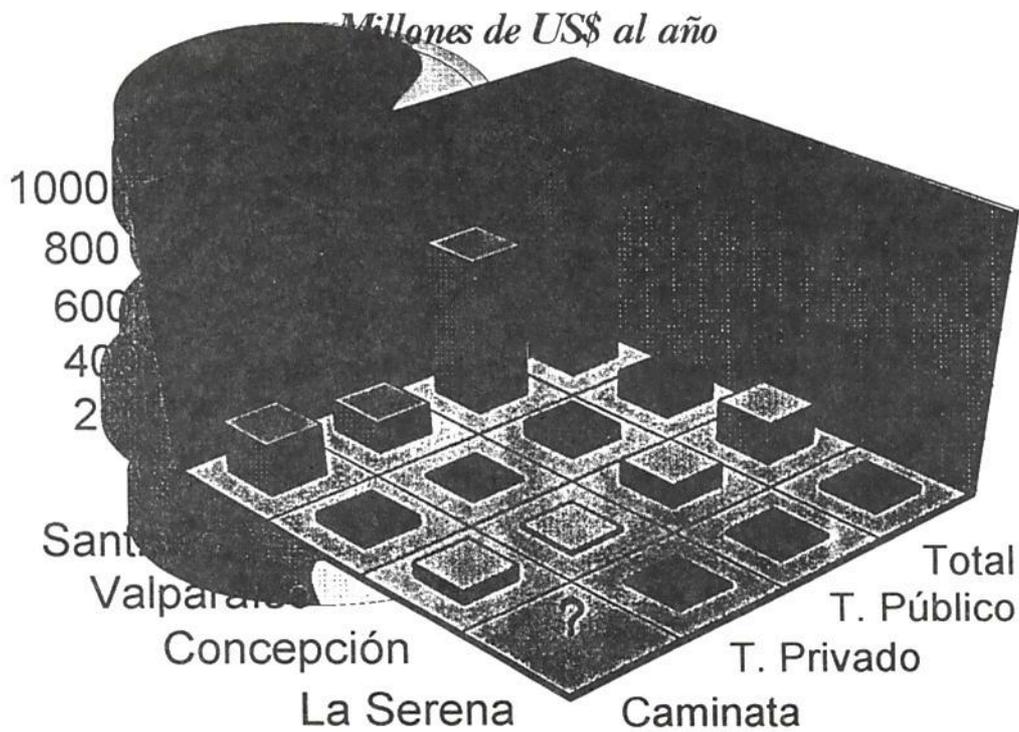
VIAJES SEGUN MODO DE TRANSPORTE



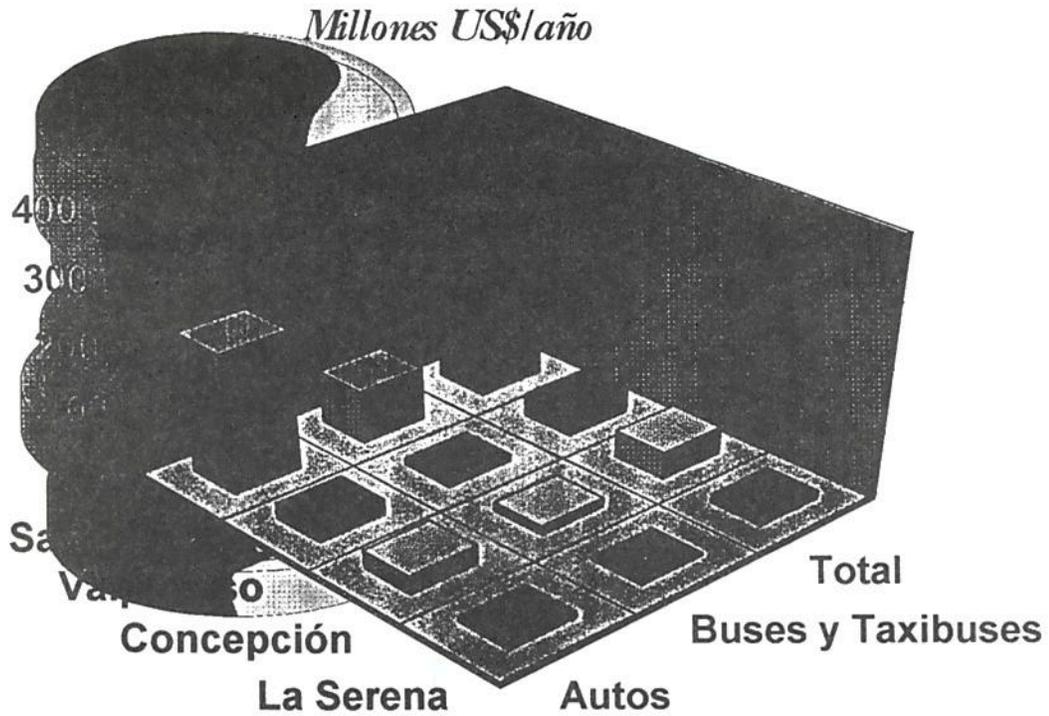
GENERACION DE VIAJES SEGUN PROPOSITO



VALOR DEL CONSUMO DE TIEMPO

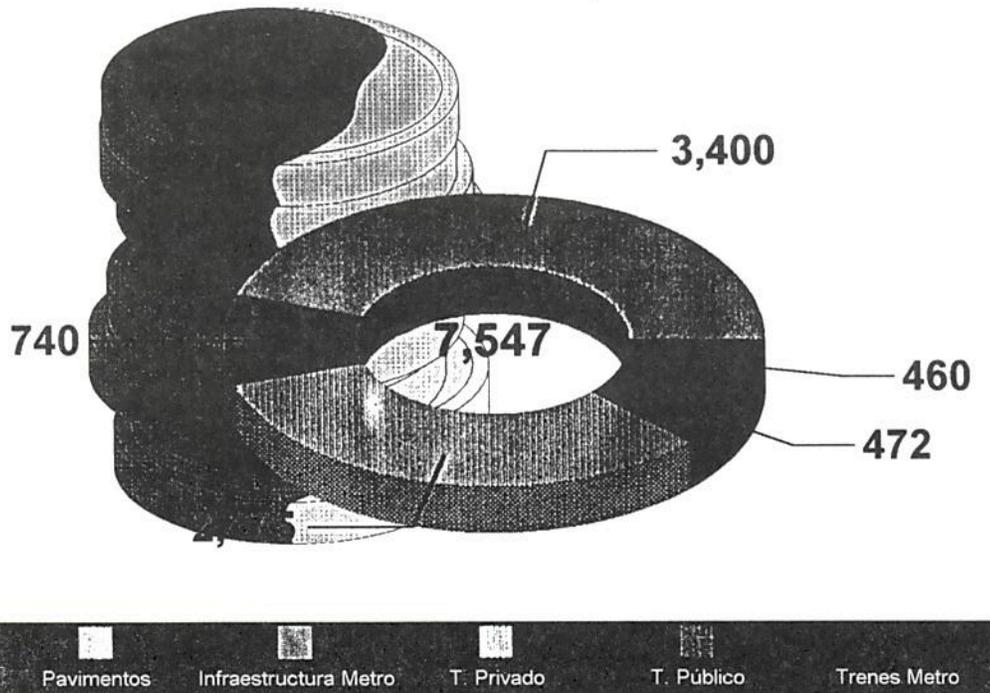


VALOR DE COSTOS DE OPERACION



PRINCIPALES ACTIVOS FIJOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

Millones de US\$





- La mantención de las tendencias de localización, de evolución de la partición modal y de movilidad de la población, conducen a una situación no viable
- Algún cambio se va produciendo, de cualquier manera sea o no sea un proceso planificado
- Las dificultades de transporte generan inestabilidad en los mercados inmobiliarios:
 - ... estampida de actividades hacia zonas aún libres de los problemas de congestión y estacionamientos
 - ... abandono de los centros, los que terminan deteriorándose seriamente
 - ... los nuevos centros terminan sufriendo el mismo proceso

¿QUE CIUDAD QUEREMOS?

Los Angeles:

dispersa

muchos autos

casa jardín

mucha vialidad

estacionamiento

contaminación

especialización

Tendencia Europea:

desarrollo intensivo de tte. público

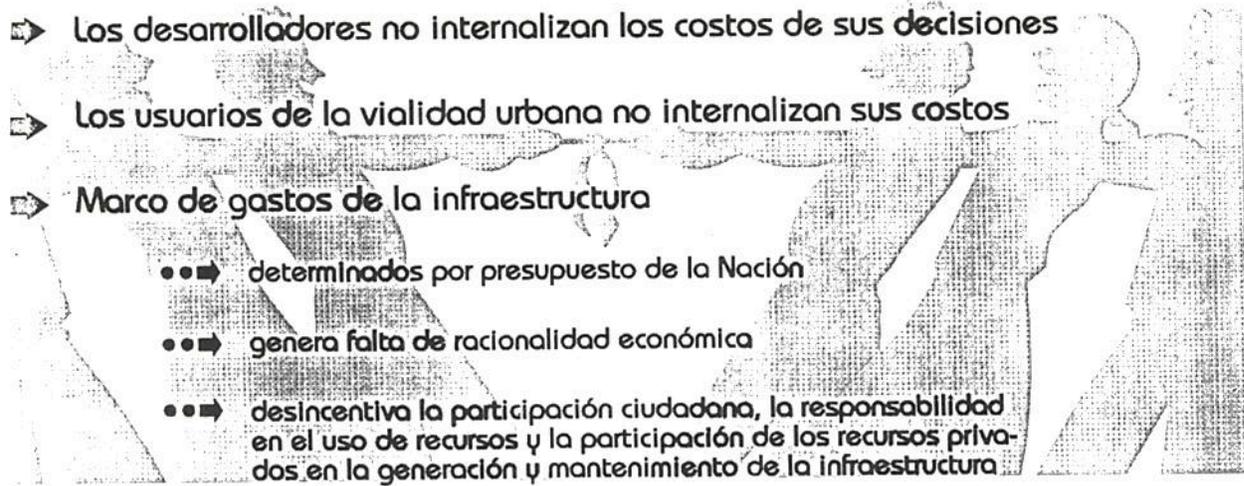
actividades distribuidas

ciudades densas

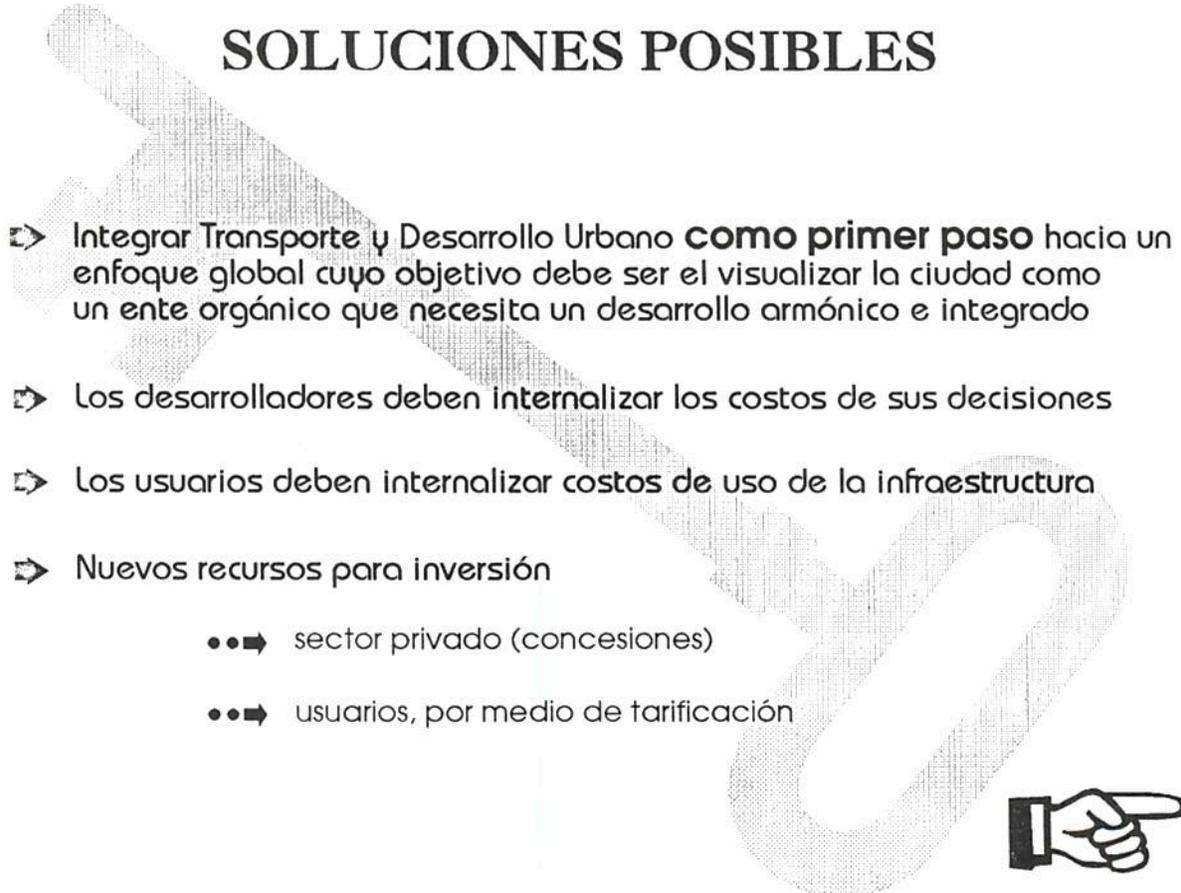
transporte masivo



ENFOQUE SECTORIAL Y SUS CONSECUENCIAS

- 
- Los desarrolladores no internalizan los costos de sus decisiones
 - Los usuarios de la vialidad urbana no internalizan sus costos
 - Marco de gastos de la infraestructura
 - ➔ determinados por presupuesto de la Nación
 - ➔ genera falta de racionalidad económica
 - ➔ desincentiva la participación ciudadana, la responsabilidad en el uso de recursos y la participación de los recursos privados en la generación y mantenimiento de la infraestructura

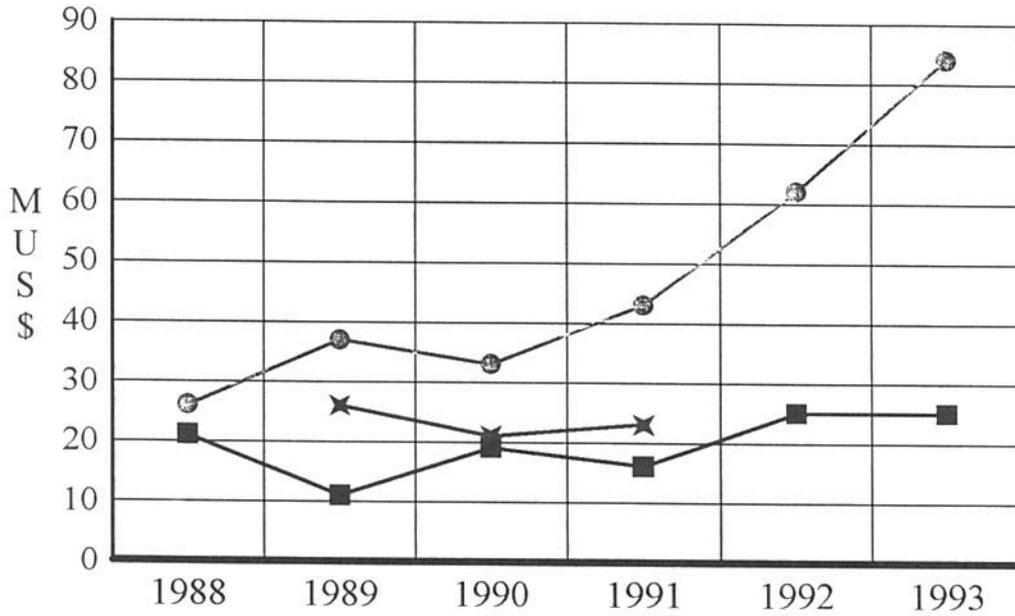
SOLUCIONES POSIBLES

- 
- Integrar Transporte y Desarrollo Urbano **como primer paso** hacia un enfoque global cuyo objetivo debe ser el visualizar la ciudad como un ente orgánico que necesita un desarrollo armónico e integrado
 - Los desarrolladores deben internalizar los costos de sus decisiones
 - Los usuarios deben internalizar costos de uso de la infraestructura
 - Nuevos recursos para inversión
 - ➔ sector privado (concesiones)
 - ➔ usuarios, por medio de tarificación



INVERSION HISTORICA EN VIALIDAD URBANA

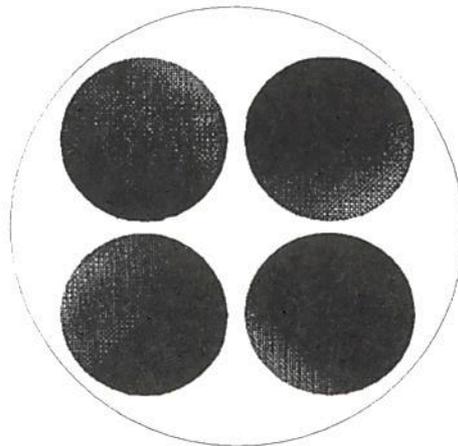
MUS\$/año



LA INSTITUCIONALIDAD FORMAL ACTUAL

Presenta un alto grado de disgregación respecto de atribuciones que afectan a los mismos objetos.

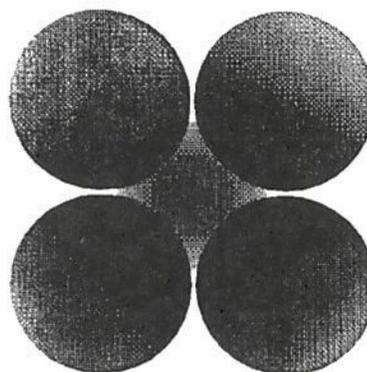
La decisión de eliminar la disgregación concentrando todas las atribuciones en un solo organismo, genera una acumulación heterogénea de atribuciones que no favorece la gestión técnica que hoy se necesita



EL ROL DE UNA INSTANCIA DE PLANIFICACION Y COORDINACION

Sólo abarca lo que requiere coordinación dentro de cada organismo

Genera un espacio en el que se favorece la *independencia de las decisiones*



- Nuevas características
- Atribuciones relacionadas con infraestructura

TOTAL CARTERA DE PROYECTOS POR UNIDAD EJECUTORA

MUS\$

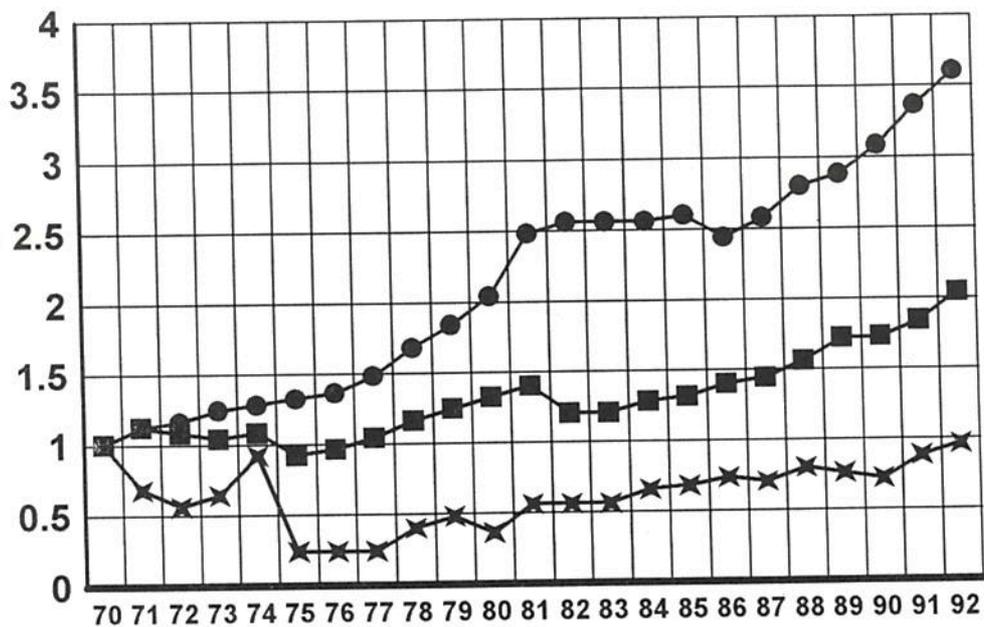
	Proyectos	Monto	%
MOP	40	141	38
MINVU	80	225	62
TOTAL	120	367	100

ESTRUCTURA REGIONAL DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA 90 - 93

REGION	% del Total
I	3.8%
II	3.2%
III	2.7%
IV	2.6%
V	10.9%
VI	5.3%
VII	9.8%
VIII	10.1%
IX	5.2%
X	6.6%
XI	3.8%
XII	2.4%
RM	21.8%
NO REG.	11.9%
TOTAL	100.0%

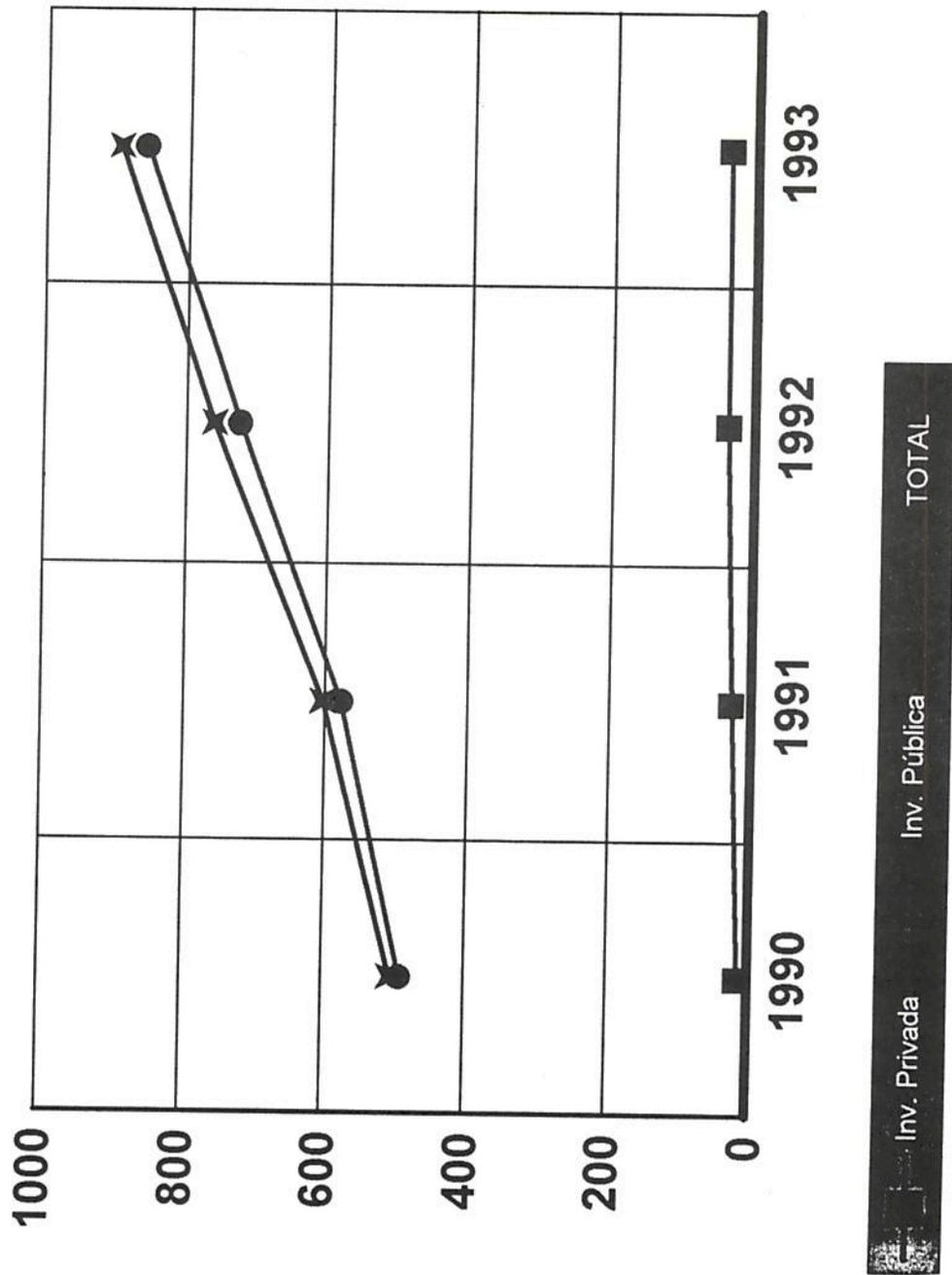
Construido sobre la base de la Inversión ejecutada en 1991 y el presupuesto de 1992

INVERSION EN VIALIDAD V/S CRECIMIENTO PGB



PGB Parque Inversión

INVERSION 1990 - 1993



“Perspectivas Macroeconómicas Nacionales e Internacionales y su Incidencia en el Sector de la Construcción”

Exposición del Sr. Hernán Cheyre Valenzuela

El señor Hernán Cheyre Valenzuela es Ingeniero Comercial de la Universidad Católica de Chile, Master en Economía de la Universidad de Chicago, Profesor de la Escuela de Economía y Administración en la Universidad de Chile, Gerente General de Economistas Consultores S.A. y Socio Gerente de ECONSULT.

Muy buenos días.

Antes que nada quiero darles las gracias a quienes me han invitado a participar en este Consejo. Es la primera vez que comparto con este gremio algunos minutos y, honestamente, me siento bastante honrado de ello. Espero que con la exposición que voy a realizar, a pesar del ruido ambiente, producto de las turbulencias que tenemos, y que reflejan también lo que pasa en la economía, podamos sacar algunas conclusiones que les sean útiles para el desarrollo de sus propias actividades.

En general, el ambiente que en materia económica uno puede observar hoy día es de incertidumbre. No hay pesimismo, sino el temor de qué cosas pueden pasar. Llevamos muchos años funcionando bastante bien. Pero siempre aparecen problemas, y cuando hay problemas !!! . Cuando el tiempo es bueno es muy fácil navegar, porque el velero lo mueve solo el viento, pero cuando la situación es un poco más compleja, se requiere más de pericia del navegante para que el barco llegue a puerto. En este caso estamos en una situación de esa naturaleza. La incertidumbre radica en que algunos indicadores empiezan a aparecer no tan buenos, y el panorama externo es algo complejo, dado lo cual surge la inquietud de qué se puede hacer acá adentro, cuánto nos va a repercutir, cuánto es evitable, cuánto es inevitable.

Las cifras del primer cuadro muestran qué pasa en las principales economías en 1993 y lo que se proyecta para 1994. Partamos con la Comunidad Económica Europea. Este año se observa una caída de 0,2 % en la producción. Se esperaba que no fuera así. Los ciclos económicos pasan porque pasan, no siempre hay explicaciones concretas. Se esperaba que después de una cierta atenuación de los ritmos de crecimiento en los países europeos, esto fuera cambiando. Sin embargo, la cosa ha demorado bastante más de lo previsto. Se puede ver el caso de Alemania, con una caída del 2,2 % este año, lo que es una cifra bastante importante para ese país. Salvo Gran Bretaña, que muestra un leve crecimiento, en general los países europeos están todos bastante mal, y las perspectivas no son muy alentadoras. Las proyecciones, que no son inventadas por mí, sino que son un poco el resumen de lo que muchas instituciones han dicho sobre la materia, incluyendo el Banco Mundial y el Fondo Monetario, postulan para el próximo año un crecimiento de 1,6 %, que también es bastante pobre. Esta economía no muestra un despegue real.

Estados Unidos, cuya incidencia en el total es bastante evidente, presenta un crecimiento del 2,7 % este año (Se esperaba mucho más), y para el próximo no más de 3%, cuando también se esperaba más. En verdad no están en situación recesiva, no están cayendo, pero tampoco están evolucionando de una manera que lo deje a uno más tranquilo respecto de las perspectivas.

Rusia, una economía bastante importante dentro del total, a pesar de que poco a poco está comerciando más con el resto, presenta una caída de un 10 % este año, lo que no deja de ser notable, y 5 % de caída adicional el próximo año. Eso coloca en una situación compleja a un país tan importante y que supuestamente viene de vuelta.

En América Latina, sólo tres cifras para ilustrar: Brasil, México y Argentina. Esta es la región que está mostrando un mejor resultado, en general, en cuanto a las perspectivas. México y Argentina son dos naciones que hoy día son vedettes. Me tocó estar hace un par de semanas en una conferencia, en Estados Unidos, con muchos inversionistas, y en general México y Argentina son los que atraen la atención por las reformas que se están haciendo en esos dos países. A Chile lo mencionaron bastante menos, después voy a explicar por qué.

Brasil presenta muchos problemas. Brasil es el gigante dormido. Tiene problemas muy graves, pero poco a poco da pequeñas señas de que pueda cambiar, y cuando Brasil cambie, el escenario va a cambiar también en esta región del mundo, por la importancia relativa que tiene.

Los países asiáticos ya no sorprenden. Japón, es la excepción, pues tiene un resultado bastante pobre, también influido por la tendencia recesiva de los otros países. Taiwán y Malasia han estado bastante mejor, como ya es costumbre, y son países que también tienen perspectivas favorables para el próximo año.

Pero en síntesis, la economía mundial no va a crecer más de un 2% este año, lo que es un pobre resultado. Y para el próximo año no sería más de un 3 a 3,2 %, que es el promedio simple que resulta después de considerar todas estas proyecciones.

¿Es este un contexto desastroso, catastrófico? Sin duda que no, pero sí afecta lo que pasa en Chile. En el caso nuestro ¿qué es lo que se escucha? Las exportaciones están cayendo, los precios de los principales productos se vienen abajo, se colocan restricciones al comercio, todo eso nos afecta negativamente. ¿Cuán grave es eso? Analicemos algunas cifras. El precio del cobre, desde el año 90 hasta la fecha muestra una tendencia obviamente decreciente. Después de haber estado en casi un dólar cuarenta en las tres cuartas partes del año 90, ya estamos bajo los 80 centavos, casi la mitad en tres años. A comienzos de la década del 70 el cobre representaba el 83 % de las exportaciones, hoy día, menos mal, no es más del 40 a 45%. En todo caso, no deja de ser importante la incidencia que tiene esto dentro del total de nuestras exportaciones.

El precio de la celulosa llegó a estar casi en 800 dólares por tonelada en el año 90, ahora apenas supera los 300. La tendencia es definitivamente decreciente en el sector que ha sido uno de los puntales en el desarrollo de las exportaciones de la última década.

El precio de la harina de pescado es otro factor importantísimo. Ha tenido bastantes más altibajos. Tuvo una tendencia creciente a comienzos de la década, pero empezó una situación de caída bastante complicada. Tanto las empresas vinculadas a la celulosa como las pesqueras están todas perdiendo plata hoy día, por razones bastante explicables.

Sin embargo, quiero mostrarles una cifra que es algo distinta. ¿Cuál es el poder adquisitivo que tiene dentro del país el precio de cada uno de estos productos? Puesto en otros términos, más allá de lo que cambia el precio del cobre ¿cuál es el efecto que percibe internamente un productor de cobre, un productor de celulosa, un productor de harina de pescado? Es decir, consideremos el efecto de lo que ha pasado con el tipo de cambio real acá adentro. Veamos qué ha pasado con los precios de estos productos.

En el caso del precio del cobre, llevado a un índice con base 80, lo que en cierto sentido atenúa la tendencia, se observa que estamos casi en la mitad del nivel de hace tres años.

En el caso de la celulosa, la caída es mucho más dramática. De casi 100 en enero del 90, el precio real que tiene la celulosa dentro del país equivale hoy a un poco más de 30. Esto es producto del tipo de cambio y de la caída de precios afuera. Entonces, definitivamente el panorama se ve muy complicado para estos sectores.

Ya se vio que el precio de la harina de pescado tuvo un alza, que se mostró nominalmente, y

que al parecer en términos reales no es tan grande entre el año 90 y 92, y después tenemos una fuerte caída.

En síntesis, esta muestra de tres productos muy importantes de las exportaciones chilenas indica una caída no sólo del precio afuera sino que un hecho que se ve aumentado por situaciones internas que determinan que el poder adquisitivo que tiene cada unidad de esos productos, es decir, lo que recibe cada uno de los productores en pesos, lo que puede hacer por cada unidad que vende, es muchísimo menos que lo que muestran incluso las cifras de caída en los precios. Y eso por cierto que afecta el desarrollo de este sector, especialmente de esas áreas.

Todo eso en conjunto se ha hecho notar en las exportaciones del país. El siguiente gráfico muestra las exportaciones acumuladas, siempre en 12 meses, y se ve cómo entre los años 90 y 93 fue un período de permanente crecimiento, especialmente entre el 91 y comienzos del 93. Después, luego de muchos años (si se mostrara una serie más larga sería mucho más nítido), ya comienza a observarse una caída en el nivel de las exportaciones acumuladas. Obviamente que el efecto de los precios que he mencionado ha tenido una importante incidencia, pero también hay otros elementos.

¿Qué ha pasado en el caso de las importaciones? Siguen creciendo. Considerando también las importaciones acumuladas en 12 meses, la primera parte del gráfico muestra un poco el ajuste que hubo en el año 90, que las aplanó en cierto sentido, es decir, dejaron de crecer. Después nuevamente muestran un crecimiento muy fuerte, con una pendiente incluso creciente, y aquí ya se alcanza a advertir un cambio, pero siguen aumentando. Entonces, en un contexto en el que en forma simultánea tenemos exportaciones que no sólo crecen poco, sino que decrecen, e importaciones que siguen creciendo, aún cuando el ajuste no es tan fuerte, es obvio que la situación de balanza comercial del país empieza a empeorar. Y ese es el resultado.

El siguiente gráfico muestra la balanza comercial acumulada en 12 meses. Entre el año 90 y 92 estamos en torno a los 1.500 millones de dólares, y después una caída muy brusca desde el comienzo del 92 y hasta la fecha. Y ese superávit de 1.500 millones ya se ha transformado en un déficit superior a los 500. Y eso, por cierto, también es complicado, y en cierto sentido constituye una señal de alerta de lo que va a venir después.

Pero hay una cosa que es muy importante. Gran parte del éxito que ha tenido Chile se debe a que ciertamente es un país que puede exportar. Si a uno le prestan plata es porque uno puede pagar. Y si a uno le prestan dólares es porque uno puede pagar dólares. Pero cuando se empieza a percibir afuera que el país deja de tener capacidad de generar aquellos recursos por los cuales hay que pagar, el panorama cambia muy bruscamente.

Se señala muchas veces que esto no es complicado porque el país tiene 10 mil millones de dólares de Reservas. En realidad esa cifra nunca antes la había tenido el país, y a veces se hace el cálculo simplista de que si se tiene un déficit de 1.000 y reservas de 10 mil, alcanza para financiar 10 años de déficit, un período suficientemente largo. Esa es la falacia más grande que puede haber en esta materia, y muy peligrosa. Las reservas salen tan rápido como entran. En los últimos tres años ha habido una acumulación gigantesca, pero eso era producto de que las condiciones incentivaron que esto ocurriera, pero basta que haya un año con una percepción negativa y de los 10 mil va a quedar bastante poco, por decirlo así.

Entonces, no hay que confiarse de las reservas que se tengan, porque estas son el reflejo de la percepción que la comunidad financiera internacional tiene respecto del país. En el momento que se comienza a perder confianza, las reservas que entraron rápidamente se van rápidamente también, y en esas condiciones no va a haber cómo financiar a futuro. De ahí la importancia que tiene generar las condiciones para que permanezca la situación de privilegio que tenía el país en materia del sector exportador, y su fortalecimiento, por la implicancia que esto tiene en lo que es la balanza comercial.

Quiero mostrar más cifras respecto de las exportaciones para llegar más al fondo del punto. Es cierto que los precios han jugado un rol importante en esta caída general que se observa en el sector. Sin embargo, no es solamente eso. Muchas exportaciones no tradicionales también están cayendo, y hay un efecto del tipo cambio real que sí está afectando. La rentabilidad del sector ha caído bastante.

El gráfico siguiente muestra la tasa de crecimiento, no de volumen, de las exportaciones industriales. Aquí están incluidas la celulosa, harina de pescado, etc., todos juntos. Estábamos con un crecimiento cercano al 30 % el 93 y ahora estamos en menos de 5 %. Cuidado, es un cambio brusco

y hay muchos efectos incorporados. ¿Están teniendo las fortalezas suficientes estos sectores para revertir la situación a futuro? Complicado.

Las exportaciones agrícolas crecieron más de un 50 % el año 92 y ahora, a pesar que muestran crecimiento en los últimos meses, estamos bajo 10 %. Entonces ya no le echamos la culpa solamente al cobre, a la harina de pescado, la celulosa. En general la tendencia viene mala. En el caso agrícola, sin duda que se ha visto afectado por la situación de la fruta, que ha tenido restricciones al ingreso, eso no puede desconocerse, pero también es cierto que por problemas de rentabilidad que perciben los exportadores, el dinamismo que tuvo hace algunos años se está perdiendo. No se ha perdido del todo, yo soy optimista por definición, pero creo que es mi responsabilidad ir colocando las cosas claras para ver en dónde se tienen que ir efectuando las correcciones del caso.

En lo que son las importaciones, vease el crecimiento de lo que son bienes de consumo. Ha sido un crecimiento notable; superó el 30 % en pocos años después de haber sido cero el año 91. Fuerte crecimiento. Lo que llamaríamos un boom de consumo. Ya se advierte en este caso un cierto ajuste, lo cual es positivo. Pero en todo caso, como tasa, estamos todavía en niveles bastante elevados.

En cuanto a los bienes de capital, durante el 91, cuando todavía estaba el rezago del ajuste del año 90, en que hubo una caída en la tasa de inversión, por supuesto que se notó y hubo una caída bastante brusca, para después empezar a crecer fuerte, y eso sí es importante. También es interesante percibir que a pesar de que se atenuó la importación de estos bienes, no está cayendo, y se están ajustando mucho más los bienes de consumo que los bienes de capital. Eso es positivo. Pero a nivel agregado, tal como se pudo apreciar en un gráfico anterior, el decrecimiento es leve, y no se está ajustando a la velocidad de las exportaciones, lo que aumenta la brecha.

Eso en el cuadro externo general y las implicancias internas. Veamos un par de gráficos más respecto de variables que sí inciden internamente.

Inflación. En el gráfico aparecen, siempre acumulados en 12 meses, los índices de precios al consumidor y al por mayor. Se puede ver que desde fines del 89 - 90 estábamos con cifras cercanas a 30 % de inflación, y se ha podido bajar, pero estamos estabilizados en torno a los 12 - 13 % de inflación anual. No se ven grandes cambios en el último año en ese sentido. Esa es la tasa que se ha internalizado como de equilibrio. Ha costado mucho bajarla. Mirando siempre el acumulado de 12 meses, hay meses buenos y meses malos, pero en general la tendencia es esa.

Otra variable de mucho interés es la tasa de desempleo. Este cuadro, si ustedes quieren, es muy positivo. La cifra que aparece es un 7,5 %, que ya se la quisieran muchos países desarrollados. Pero este gráfico muestra los ciclos que tiene la tasa dentro del transcurso del año, y ha podido verse cómo la tendencia ha sido hacia la baja. Llegó al 4,5 %, lo que es positivo, pero de nuevo se advierte un alza, que es parte también, cíclicamente, del efecto estacional, y debiera revertirse hacia fin de año, algo por los efectos propios de la temporada, de lo que voy a dar algunas cifras con más detalle.

Sin embargo, la tasa de desempleo, en sí, no es una cosa que debiera llamar demasiado la atención. Lo que importa es ver qué está pasando detrás de la tasa de desempleo. El gráfico muestra cómo han evolucionado el empleo, propiamente, la creación de puestos de trabajo, y la fuerza de trabajo de quienes están buscando una ocupación o de quienes ya la tienen.

La línea que va por encima muestra lo que es el empleo, la ocupación, la que va por abajo muestra la fuerza de trabajo. Se puede pensar que han aumentado los niveles, pero eso es un error : estas son tasas de crecimiento, muestran cómo, incluso la fuerza de trabajo, que estaba bastante estancada a comienzos de la década, que estaba en cerca de cero, ya está en un crecimiento de 5,6 %, pese a que la población crece 1,7 % al año, más o menos. La participación en la fuerza de trabajo de la población crece un poco, pero una tasa de aumento de 5,6 % es bastante impresionante. Entonces si uno quiere mantener tasas de desempleo constantes, por lo menos tiene que ser capaz de generar ocupación suficiente para absorber lo que crece la fuerza de trabajo.

Para un país que crece 5 % al año, que el nivel de ocupación crezca en 5 % es un excelente resultado. Muchas veces el empleo crece menos que la producción. Pero si uno tiene como amenaza latente una fuerza de trabajo que crece a ese ritmo, el desafío de crear más fuerza de trabajo es bastante complicado. Entonces, durante el último tiempo se ha visto que el empleo crece muy bien, que esta meta que algunos decían que no era alcanzable, que era crear 250.000 puestos de trabajo al año, es posible, se puede hacer cuando los incentivos son correctos, y hasta ahora se ha creado esta cantidad de

puestos de trabajo. Pero cuidado, la demanda por ocupar estos puestos también está creciendo fuerte. Entonces, el desafío a futuro es no perder el dinamismo, porque si la fuerza de trabajo sigue creciendo, como lo ha hecho en el último tiempo, y la tasa de creación de empleo disminuye, ahí empieza a aumentar la brecha nuevamente y las tasas de desocupación se empiezan a incrementar.

El último gráfico sirve para explicar lo que ha pasado con lo que se conoce como el tipo de cambio real. El tipo de cambio real no es más que la paridad cambiaria en términos reales, muestra cuál es el poder de compra que tienen las divisas afuera. En algún grado indica la rentabilidad que tiene el sector.

Aquí la serie es bastante más prolongada. Parte el año 79, y se aprecia claramente la disminución que hubo cuando el país aumentó fuertemente su nivel de deuda, especialmente el año 81, llegando en números índices a valores bastante bajos ese año. Después empieza a subir el año 82 y para el año 83, por un lapsus que hubo en la política económica del gobierno anterior, que tuvo problemas durante ese año. Posteriormente hubo cambio de autoridades en el área y empieza un plan nuevo, sube fuertemente el tipo de cambio real, y después, ya a fines del 88, empieza a notarse una tendencia hacia la baja. Pero si se observa (estas no son cifras del Banco Central, son cifras de nuestra de la oficina), los índices muestran que hoy estaríamos más o menos al nivel del año 85 - 86 en lo que es tipo de cambio real, el que por cierto es mucho más alto de lo que se tuvo en los períodos más bajos, y por cierto que es más alto que el año 79, pero no es un tipo de cambio real como el que permitió el crecimiento tan fuerte de las exportaciones.

Si sigue la tendencia hacia abajo, el panorama va a ser bastante negro; si se logra mantenerlo, va a ser gris; y sólo si se logra que suba un poco, ahí se arregla, desde luego. Pero este gráfico muestra un poco lo que pasa adentro en términos de la evolución del sector exportador, en cuanto a la rentabilidad que tienen esas actividades. Es indiscutible que la rentabilidad ha caído, y no sólo por efecto de cambios en los precios afuera, sino que porque el tipo de cambio adentro ha tenido esta evolución.

¿Y por qué ha pasado esto? Es bueno detenerse un segundo, porque eso permite entender las proyecciones, que es el tema que paso a desarrollar a continuación.

El año 87-88, el país exportaba bastante. Eso le permitía contar con divisas. La balanza comercial tenía un superávit bastante fuerte, también. Eso hacía que entraran más dólares de afuera, producto de muchas situaciones, ya sea la inversión directa, ya sea préstamos que se entregaban, ya sea gente que simplemente quería traer capitales al país para obtener un mayor retorno. Y cuando eso pasa, hay dos situaciones. Si el país gasta esas divisas, inmediatamente el tipo de cambio se va para abajo, porque esto presiona los precios de todos los productos y la construcción especialmente está favorecida en ese sentido, y el valor real es mucho menos que antes, es obvio. Esto empieza a hacer caer el valor que tiene el dólar. ¿Qué hizo el Banco Central? Compró los dólares. ¿Qué hizo para poder comprarlos? Tuvo que emitir. Esa emisión presiona precios, presiona gasto. ¿Cómo trata de atenuarlo? ¿Qué hizo? Subió las tasas de interés. Al subir las tasas de interés, pudo vender sus bonos, los pagarés del Banco Central, y con eso retiró y anuló en parte el efecto expansivo que tenía la emisión por ese concepto. Sin embargo, y aquí viene el tema de fondo, si en ese momento, en forma autónoma, se hubiera decidido ahorrar toda esa cantidad de divisas que estaba entrando, ¿hubiera ocurrido esto? por supuesto que no. Porque el tipo de cambio real cae cuando las divisas que se tienen se gastan. Aquí se acumularon reservas, pero gran parte se gastó. De hecho la única forma que tuvo el Banco Central de evitar que se gastara fue subir la tasa de interés para que el sector privado gastara menos. Pero el problema de fondo que está detrás de esto es que este es un problema de gasto, de ahorro. Y se llegó a una situación que, dado que no se ahorró, el tipo de cambio se fue hacia abajo. Y desde este punto de vista hay una situación inevitable en ese contexto, incluso hoy día, ¿Tiene sentido pensar en devaluar el peso? Por ningún motivo, porque las propias fuerzas del flujo neto de divisas hace que la tendencia sea hacia abajo. Es impensable, no tendría ningún sentido, inducir una devaluación del peso por decreto, porque no lograría ningún efecto. El punto de fondo es tomar aquellas medidas, que vamos a conversar después, para ver qué se puede hacer para que, en forma natural, este tipo de cambio no caiga y la situación pueda hacerse un poco más favorable.

Quiero hablar de proyecciones ahora. Estas proyecciones para el período 93-95 muestran en cierto sentido, en mi opinión, la cota superior. No quiero decir proyecciones optimistas, pero sí las más favorables dentro de los cuadros que uno podría pensar. Para este año estoy pensando en un

crecimiento del Producto Interno Bruto del orden de 5,5 %. Tal vez va a ser menos, los últimos meses muestran una tendencia incluso para abajo, pero creo que más que eso no. Puede estar en el rango de 5,2 - 5,5 %, pero, como cota máxima 5.5%. Para el 94, impensable más del 4 %, puede ser menos incluso. Para el 95, 5 %, más que eso tampoco. Porque hay efectos difíciles en la recuperación.

En lo que es inflación, 12,5 % para este año. Vimos ya la tendencia acumulada en 12 meses, y en general muestra algo en torno a eso. La autoridad ha hablado de un 12, en realidad no hay gran diferencia, estamos hablando de un 12 - 12,5 %. Puede que se cumpla, puede que no, pero como tendencia yo creo que estamos en torno al 12,5 %. Y para el 94 y 95 yo creo que es muy difícil poder bajar la inflación. Prácticamente porque todos estos años pasados han sido años en que el tipo de cambio real ha caído. Es decir, el efecto del precio real de los productos que uno compra afuera ha ayudado a producir una baja en los precios. El año 93, con este tipo de cambio real que está un poco más bajo, estamos postulando que va a caer nuevamente. El año 92 fue -8 % y antes -10 %, y caía mucho, pero todavía va a caer algo, porque a pesar de la mala situación de la balanza comercial (lo vamos a ver después), sigue entrando mucha plata de afuera, en lo que es la parte capitales y desde ese punto de vista, se siguen acumulando reservas. Entonces eso ha presionado hacia abajo el tipo de cambio real.

El año 94, estamos pensando en una devaluación real, modesta, 1 %, pero eso ya alimenta y me cambia la tendencia inflacionaria, y por eso estoy pensando en una cifra en torno a 13 %.

El año 95, el tipo de cambio real no debería seguir ni subiendo ni bajando, debería estar más o menos estable, en consecuencia no hay grandes cambios que me hagan modificar la tendencia, salvo que hubiera el interés explícito de frenar mucho más la economía, que no creo que sea el caso, ni se justifique.

En materia inflacionaria, esto no es ningún caos, entendamos las cosas como son, pero tampoco es el avance que quizás nos gustaría para que opere con mucho mayor fluidez la economía. Eso significa más o menos estabilizar en torno a lo que tenemos ahora.

La tasa de desempleo va junto con el empleo. Dije que eran cifras altas. El crecimiento del empleo aparece con un 3,3% para el año 93, y ya estamos arriba del 5 %. Este año puede ser un poco mejor. Pero la tendencia es algo decreciente, considerando cifras normales de aumento de la fuerza de trabajo y tomando en cuenta también el efecto que tiene el hecho de que el crecimiento del producto, como va a ser un poco más bajo, va a afectar también la creación de puestos de trabajo. Entonces, es un contexto en que habrá algo más de desempleo, pero no mucho más tampoco. Voy a repetir muchas veces este juego de palabras para llegar a un punto de fondo después.

En lo que es inversión, el Ministro hablaba de una tasa de 27 % para este año. Esa cifra, desde luego es muy buena, pero veo difícil que en los próximos años se pueda mantener, aunque bajándola algo, a 26 y 25 %, no es un desastre tampoco, pero no da un salto ascendente.

Tasa de interés. Me referiré a esto después con detalle, pero no pronostico ningún cambio en los próximos dos años. Esta es la tasa del Banco Central, como promedio, 6,3 %, no creo que estén las condiciones como para variar eso.

Remuneraciones reales. Un crecimiento de 2 % este año y después 1 y 2 %, poco menos de lo que hubo en años pasados, pero va a estar ahí, a niveles modestos pero no cero.

Tipo de cambio real. Ya me referiré a él. Y déficit en la cuenta corriente, que es la gran luz amarilla que empieza a aparecer. Cifras, como porcentaje del producto bruto, del 5,2 - 6,4 y 6 %.

En realidad me carga dar números porque la gente se aburre y no todos entienden el significado, el alcance que tienen. Pero cuando hay proyecciones, uno está obligado a hacerlo. Lo que quiero mostrar con esto es que, en general, así como los constructores tienen sus propias normas para las propuestas, ciertos patrones de referencia, la comunidad financiera también los tiene. Y a la comunidad financiera internacional no le gustan los países cuyo déficit en la cuenta corriente está por arriba de 5 %. Lo encuentran peligroso ya. Encuentran que a ese país puede que el panorama se le complique. Entonces, ese es un panorama que tenemos 3 años con déficits importantes. En años pasados hubo incluso un superávit y antes habíamos estado en cifras bastante malas.

Tengo que decir también que en los años complicados, año 83, el déficit era casi 10 % del PIB, es decir, estábamos fuera de toda norma, de todo estándar. Esto ya muestra que empezamos a entrar en la zona amarilla. ¿Esto significa que va a dejar de entrar plata? No, pero ya es distinto. Un país que,

como mencionaba anteriormente, comienza a mostrar una balanza comercial consistentemente deficitaria, cuyas exportaciones no crecen, es un país que empieza a ser mirado con problemas a futuro, es un país que eventualmente no va a estar en condiciones de generar los recursos para pagar. Repito, que eventualmente lo va a ser, no es que lo esté. Entonces, uno debe ser muy cuidadoso y tratar de revertir estos números. Tratar de convencer que son cambios transitorios, y las transiciones por supuesto que se pueden financiar. Parte de las reservas, decía, funcionan en tanto exista confianza en que la cosa va a cambiar. Si la gente percibe que algo de esta naturaleza es permanente en el futuro, las reservas se van a ir, y ahí no va a haber cómo financiar, y tampoco nos van a prestar plata, y eso obliga a ajustes internos que terminan siendo mucho más dolorosos.

De ahí la importancia, bastante obvio, de no perder de vista el impulso que tiene que tener el sector exportador, que ha perdido dinamismo en forma importante por las razones ya comentadas.

Como cifras de referencia de la cuenta corriente de la balanza de pagos, la balanza comercial de este año va a terminar en un déficit torno a 700 millones de dólares. Ya vamos en cerca de 500 millones. Tenemos tres años con una balanza comercial deficitaria. Hay que tomar en cuenta que el precio promedio del cobre este año va a ser 86,5 centavos (si sigue de aquí a fin de año llegamos a esa cifra), y para el próximo, los supuestamente entendidos en el tema encuentran difícil que llegue arriba de 80 centavos. Entonces, se ve como aumenta significativamente el déficit de la balanza comercial. Si el precio del cobre fuera más alto el cuento sería distinto.

Entonces, son tres años con una cuenta corriente bastante deficitaria, y los números en sí no dicen mucho, pero les reitero, como porcentaje del producto, estamos hablando de 5,2 %, y después dos años arriba de 6 %, lo cual ya es zona amarilla: la comunidad financiera internacional arriba de 5 % se pone nerviosa, arriba de 8 %, infarto. Y en este tramo ya hay que empezar a tener cuidado.

Después, lo que es el producto y su composición. Este año tenemos un producto de 5,5 %, y el gasto interno total creciendo 6,6 %. Acuérdense que la gran discusión es que el gasto ha crecido más que el producto. Y aquí se muestra que la brecha sigue siendo positiva, aunque menor que lo que era en años pasados. El próximo, que es un año de ajuste, debería haber un gasto interno creciendo menos que el producto. Sin embargo, si ustedes se fijan, el consumo del gobierno aparece aumentando más que el producto, tema al cual me refiero después, y la situación debería tender a estabilizarse en el transcurso del año 95.

Las exportaciones distintas del cobre tienen un muy mal año. En volúmenes físicos, no más de un 4,5 % de crecimiento. Para los próximos podría haber algo más, 7,5 y 7 %. Pero en años pasados fueron cifras arriba de 12 %. Entonces se observa una situación bastante más complicada en ese sentido.

Ahora, con todo esto, ¿qué podemos esperar? En mi opinión, el problema de fondo que tiene la economía chilena es un problema de ahorro, con lo cual no digo nada nuevo. Este problema de ahorro se está reflejando en un tipo de cambio real más bajo que lo que debería ser.

Es cierto, la experiencia de muchos países muestra que cuando el país es exitoso (estos son los problemas del éxito), el tipo de cambio real tiende a caer porque el país dispone naturalmente de más divisas, porque está exportando mucho más y porque le prestan más plata. Entonces tiene que soportar un tipo de cambio más bajo. La pregunta es ¿se puede o no hacer algo para atenuar esto? La respuesta es obviamente que sí. Y el mejor ejemplo son los países del sudeste asiático, que en el período en que experimentaron fuertes tasas de crecimiento, fueron períodos en los cuales la cantidad de dólares que entraron a esos países fue tremendamente importante, pero ¿cómo reaccionaron? Lo ahorraron todo, no lo gastaron. Son países que tienen tasas de ahorro por sobre el 30 % del producto.

Chile tiene una tasa de ahorro del 20 al 22 %, con suerte. 25 % ha sido lo máximo que ha tenido. Pero si nos creemos tigres o jaguares, o queremos ser esa clase de economías, tenemos que adecuarnos a tasas de ahorro y de inversión de esos países. Si queremos crecer a tasas superiores al 7 %, y se puede porque los recursos están, hay que aumentar la tasa de ahorro en esa forma. Y al hacerlo uno logra perfectamente tener un tipo de cambio más alto, compatible con un sector exportador que sea el que tire el carro en materia de desarrollo, y eso es lo que no está sucediendo.

En este sentido la gran discusión de este último tiempo es, claro, falta ahorro. Eso sale todos los días en los diarios, que el sector público tiene que ahorrar. Entonces el sector público dice que no ha aumentado el gasto más que el producto, y que son los privados los que han gastado más. Y esta

es una opción. Es cierto, el gasto privado ha aumentado más que el gasto público, pero muchas veces se dice que la economía es una ciencia compleja, y yo creo que la economía es una ciencia de sentido común. Yo pregunto, en el caso de una familia, si de repente se nota que la familia está gastando más que lo que parece sostenible, y está gastando más porque hay miembros de ella que están invirtiendo, que están haciendo cosas productivas, pero para todos no alcanza, hay dos opciones: el padre puede decir "miren saben que más, muy bueno lo suyo, pero dejen de gastar porque no nos alcanza", y la otra alternativa es que diga "bueno, en mis actividades yo me restrinjo para no alterar ni perjudicar la tendencia de esa parte de la familia que está mostrando mucha pujanza". Entonces, si tenemos un sistema que dice que el desarrollo tiene que ser responsabilidad del sector privado, y el sector privado está andando bien, está gastando más que el producto, de eso no hay ninguna duda, eso hay que reconocerlo, pero yo como sector público tengo también la responsabilidad, tengo dos opciones: si yo no ajusto mi gasto, tiene que ajustarlo él. ¿Y qué es el ajuste? Significa tasas de interés más altas, y esa ha sido la opción escogida.

¿Cuál es la alternativa? Que aunque yo no haya sido responsable de que aumente el gasto, simplemente doy un paso atrás, y le doy la pasada a ese sector privado que es el que viene creciendo fuerte. Y esa es toda la disyuntiva en definitiva. ¿Qué pasa hoy día? Efectivamente, el sector público no ha aumentado el gasto a tasas comparables con el sector privado. Pero hay que elegir qué hacemos en este punto. Alguien tiene que cortar el gasto. Si lo hacen los privados, baja la inversión, que es lo que ha pasado hasta el año 90, y es lo que está comenzando a afectarse ahora, o simplemente yo, sector público, genero más espacios.

¿Qué va a pasar el próximo año en particular? ¿Cuál es el gran problema? Es la gran inconsistencia y es la que causa preocupación. A pesar de que el producto con suerte va a crecer en 4 %, el presupuesto público está enviado al Congreso con un crecimiento de 5,4 %. Es un crecimiento en el gasto que excede el crecimiento del producto. Entonces, no solamente no se está ajustando en proporción igual, sino que incluso está subiendo más que el producto. En ese caso, es impensable una baja en la tasa de interés. No se puede. ¿Cómo la va a bajar el Banco Central autónomo, que tiene la responsabilidad de velar por la estabilidad de la moneda, si eso va elevar el nivel de precios? Al Banco Central se le dice que la economía está un poco resentida porque no baja la tasa de interés. Es que si baja la tasa de interés y alienta el nivel de gasto por ese lado, y no se baja el gasto por el otro lado, obviamente ambos no pueden subir simultáneamente. Y eso genera más presiones de gasto, y, en definitiva, más presiones inflacionarias. No alcanza para que los dos crezcan a este ritmo. En consecuencia, no puede bajar la tasa. Y en la medida que se apruebe un presupuesto público, como probablemente así será, que contenga un crecimiento en el gasto incluso superior al del producto, que es lo que está contemplado ya en el proyecto de ley, y es lo que todos estiman que será el aumento del Producto Interno Bruto, no es posible pensar en bajas en la tasa de interés. Sería muy raro. Sería poco responsable si lo hace el Banco Central, salvo que tuviera la certeza de que el sector público va a gastar menos, que no es lo que se advierte hasta este momento.

¿Qué se puede hacer entonces? Vuelvo a la economía básica familiar. Si una familia tiene un problema. ¿Qué debería hacer? Sentarse y decir "esto tengo, estas son mis prioridades, en esto gasto". Eso es lo que se conoce como un presupuesto base cero. Yo creo que es fundamental que quien sea que tenga a su cargo la responsabilidad económica del país en los próximos años, de una vez por todas se siente con una hoja en blanco en lo que es presupuesto público, y llene partida por partida. Esto es lo que tengo, se puede gastar. ¿Cuál es la tendencia? La tendencia es, bueno, cualquiera haya sido el nivel de gasto de año pasado en cuánto aumentamos respecto del IPC. Tanto por ciento real, siempre la tendencia a ir aumentando. Yo creo que de una vez por todas hay que sentarse, borrar y llenar partida por partida. Presupuesto base cero y ver para cuánto nos alcanza. Esto haría una familia cuando ve que tiene que disminuir su nivel de gastos. Y, aunque haya presiones políticas obvias en contra de ello, tratar de empezar a romper las ciertas inercias.

Este es el primer problema. El segundo problema que se advierte es el de las regulaciones. Uno no saca nada con tener una macroeconomía equilibrada si empieza a distorsionar la microeconomía. Yo veo muchos problemas en el segundo ámbito. No quiero hacer alusiones específicas a personas ni a sectores en particular, al que le venga el sayo que se lo ponga, y hay que ver que son muchos a los que les toca esto, esta tendencia del Estado regulador. Está bien, el Estado privatiza

empresas, el Estado se retira de muchas actividades, pero empieza a regular todo. Cuando el Estado empieza a regular todas las cosas, y hay una fuerte tendencia en esa dirección, empiezan los problemas. Voy a dar tres ejemplos en diversos ámbitos.

Las rentas vitalicias: en el sistema de AFP, un sistema impecablemente diseñado, muy exitoso, se acumulan grandes cantidades de recursos, que permite a las personas acceder a pensiones mucho más altas. Sin embargo, hay un problema efectivo, innegable, de información de cómo se accede a las personas que están a punto de jubilar. Han habido muchas denuncias, muchos problemas, sobre quienes acceden a una renta vitalicia.

Propuesta. Hay que regular. Entonces, propuesta uno: regulación absoluta. Usted señor me cotiza solamente en tales compañías de seguro, remate electrónico y lo que resultó, resultó. Sin que la persona pueda siquiera elegir cuál le gusta más de entre esas. ¿A qué voy con esto? ¿Eso qué puede originar? Por ejemplo, esto obliga a que las compañías de seguro ofrezcan pensiones más altas, porque o si no van a quedar fuera del remate. Esto obliga a que las compañías tomen más riesgos y eso compromete la solvencia futura de la compañía. Entonces, un excelente sistema, bien pensado, puede terminar en una debacle, si acaso una regulación en particular, que con la mejor intención pretendía resolver un problema, termina al final dando vueltas todo lo que teníamos antes.

Otro ejemplo. Telecomunicaciones y tarifas en general. Los sectores que más han invertido durante los últimos años son el eléctrico y las telecomunicaciones, producto de que se privatizaron las empresas y de que las tarifas eran bastante claras. Entonces hay una ley en trámite legislativo desde hace bastante tiempo que cambia las condiciones del sector comunicaciones. Sin embargo, a fin de año tocaba cambio de tarifas en telecomunicaciones, la Cámara de Diputados aprueba el proyecto en que se prorrogan las tarifas por 6 meses más hasta que esté la ley. La razón por la cual gente, inversionistas chilenos y extranjeros, invirtieron en un sector como ese fue porque había confianza en la estabilidad tarifaria, lo que históricamente había sido motivo de negociación entre las empresas proveedoras y la autoridad de turno, en todos los gobiernos. Entonces, se logra tener una cosa clara, pues no, no solamente por discrecionalidad de la autoridad sino que por ley, se cambia la ley en la cual se prorrogan las tarifas. Entonces inmediatamente saltan todos con mucho susto. Si porque hay una ley en trámite, se promulga otra que anula la anterior por el eventual efecto que puede tener una sobre la otra, entonces, obviamente la regulación es un cambio que genera inestabilidad. Obviamente no fue una elección correcta.

Otro ejemplo, para ir agregando cosas. Ferrocarriles es una empresa que ha tenido muchos problemas y que está en un plan de modernización. Entonces, como uno de los factores se establece un subsidio, destinado a compensar el hecho de que ferrocarriles tiene que mantener las vías, lo cual es lógico, en circunstancias que quienes hacen uso de la infraestructura terrestre no pagan por eso. Entonces como hay de hecho una competencia no equitativa, se establece colocar un subsidio al caso de los ferrocarriles para que ellos no tengan ese efecto adverso. Mi opinión es, nefasto, ¿nefasto en que sentido? ¿qué sería lo correcto? que también paguen los que usan la infraestructura terrestre. Si unos no pagan y de hecho están siendo subsidiados hoy día, la solución no es ir y pagarle al otro, con lo cual tenemos dos subsidios y dos elementos y sistemas, que los afectan mucho a ustedes por el financiamiento de la infraestructura. Entonces, se va también en la dirección incorrecta en cuanto a tratar de eliminar distorsiones compensando las ventajas del otro. Es preferible que el transporte terrestre mantenga las vías y que pague lo que corresponde, y si eso sale más caro, más caro es, pero es mejor que las personas dedicadas al transporte sepan que usar la infraestructura tiene un valor.

Por último, dos cosas respecto de infraestructura, en realidad una sola. No siempre se necesitan más recursos para financiar proyectos. En el caso particular de infraestructura, y ustedes conocen mucho mejor que yo las cifras, ya Victor Manuel Jarpa hizo una completa reseña de los programas que existen, y las cifras que están envueltas. Quiero hacer especial mención en un punto en particular, que es muy importante y que va en la dirección correcta, y que es una de las leyes que está en trámite legislativo, que es lo que se llama la securitización, que es un mal nombre porque la palabra no existe en español. Se llama titularización, que en términos simples significa que si yo presto, si soy una compañía que emito un mutuo hipotecario, una letra hipotecaria, tengo una garantía del banco que la emite o la compañía emisora del mutuo hipotecario, y tomo el riesgo que el no me pague. Pero está la garantía detrás, hay un riesgo de que no me pague. Entonces ¿en que consiste securitizar o titularizar?

Significa que una empresa que compra todos estos mutuos, y a cambio de ellos emite un bono y se lo vende, por ejemplo, a una AFP, entonces esta AFP ya no está comprando un título suelto sino que compra una cartera que ya está dimensionada. Claro que tiene un riesgo. Si una AFP va y compra a una persona en particular su mutuo, hay un riesgo de que no le paguen. Pero si yo logro armar un paquete, que los tenga a todos, que lo diversifico por regiones, por zonas, etc., es mucho más atractivo. ¿Dónde quiero llegar con esto? Según la experiencia internacional, y conozco el tema porque hemos estado trabajando en la oficina en él, bonos bien diversificados permiten que la tasa de interés que se cobra por ese mutuo, que en definitiva es el que financia la construcción, baje medio punto porcentual, y las estimaciones muestran que medio punto porcentual de menor tasa permitirían aumentar en por lo menos un 10 % los niveles construidos. Esto es especialmente válido para las viviendas que están entre 600 y 1.500 UF, que es un sector importante. Entonces, sin más recursos, por el solo hecho de disminuir el riesgo armando bien los paquetes de instrumentos, se logra que aumente una actividad, sin necesidad de que el Fisco ponga un peso más, y solamente que arme. Y eso es muy positivo, es como una regulación que va en la dirección correcta, que va creando las condiciones para que el mercado pueda operar más fluidamente. En el caso de las viviendas de hasta 600 UF, cuyo nivel de construcción también se indicó, la morosidad ha vuelto a ser lo que era antes de las negociaciones del 89, porque no están los incentivos, y entonces una persona sabe que si no paga "lo indultan", porque no tiene el castigo que tendría en caso contrario.

¿Por qué de una vez por todas no lo trasladan para que los bancos privados puedan administrar ese tipo de carteras? Dados los volúmenes involucrados, si el Fisco puede bajar de 70 a 30 % la morosidad, en la cual de hecho está pagando esta diferencia, y pone ahí cantidades de más de 100 millones de dólares al año para financiar más recursos. ¿Son recursos nuevos? No. Darles un uso distinto a sistemas que existen.

En consecuencia, ¿de qué se trata? Austeridad, ahorro, esto es fundamental para que el tipo de cambio real pueda mantenerse en niveles compatibles con un sector exportador pujante. De lo contrario vamos a ser un país que va a crecer, pero va a ser un país de la medianía de la tabla, que crece a medias no más. Que podría ser mucho más que eso.

Segundo, cuidado con las regulaciones. Las regulaciones, bien pensadas permiten que el mercado funcione mejor, y desde ese punto de vista, también, sin necesidad de más recursos, yo puedo hacer un mejor uso de los mismos.

En síntesis. ¿Somos tigres, somos jaguares?, ¿qué es lo que somos? En mi opinión, somos potencialmente tigres pero que nos están colocando ropa de gatos. Y a las personas orientales, cuando les colocan zapatos chicos, aunque puedan crecer, le impiden el crecimiento. Chile tiene todas las condiciones para ser un tigre, pero en muchos casos se les está colocando legislación de gatos, y esto va impedir que podamos realizar nuestro potencial.

Muchas gracias.

PARAMETROS DE LA PROYECCION

	1993	1994	1995
Precio cobre (c/lb)	86,5	80,0	83,2
Vol.exp.cobre(miles TM)	2.000,0	2.095,0	2.241,7
Inflacion externa(%)	3,4	3,6	4,0
Tasa LIBO (%)	3,5	4,0	4,5
Var.% vol. exp.no cobre	4,5	7,5	7,0
Var.% precios exp.no cobre	(9,0)	4,0	7,0
Precio petroleo(US\$/Barril)	17,5	18,1	18,9
Imp.petrol.(mill. barriles)	0,0	0,0	0,0
Inversion Publica/PGB (%)	7,5	7,3	7,0
Var.% gastos corrientes Gob.	5,0	4,7	4,0

RESUMEN DE PROYECCIONES

	1993	1994	1995
Variacion PIB(%)	5,5	4,0	5,0
Tasa inflacion (Var.% IPC)	12,5	13,0	13,0
Tasa desempleo(%)	5,2	6,1	6,3
Crecimiento empleo (%)	3,3	2,0	2,5
Inv.Geog.Bruta/PGB (%)	27,0	26,0	25,0
Tasa interes domestica(%)	6,3	6,3	6,3
Remuneraciones reales(%)	2,0	1,0	2,0
Tipo de cambio real (%)	(2,0)	1,0	0,0
Deficit cuenta corriente/PIB (%)	5,2	6,4	6,0

CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS

	1993	1994	1995
EXPORTACIONES	9.348,5	9.922,3	11.249,7
Cobre	3.547,6	3.436,9	3.824,6
Resto	5.800,9	6.485,4	7.425,1
IMPORTACIONES	10.034,1	10.965,1	12.185,3
Petroleo	745,2	802,9	876,8
Resto	9.288,9	10.162,2	11.308,5
BALANZA COMERCIAL	(685,6)	(1.042,8)	(935,6)
Serv. no financieros	(144,8)	(230,6)	(375,8)
Serv. financieros	(1.909,5)	(2.203,8)	(2.229,4)
Transferencias	452,8	475,4	499,2
CUENTA CORRIENTE	(2.287,2)	(3.001,8)	(3.041,6)

PIB SEGUN ORIGEN
(TASAS DE CRECIMIENTO)

	1993	1994	1995
Consumo Privado	4,31	4,87	6,77
Consumo Gobierno	5,00	4,70	4,00
Formacion Bruta Cap.Fijo	13,57	-0,62	0,93
Variacion existencias	*	*	*
Exportaciones Cobre	5,04	4,75	7,00
Exportaciones No Cobre	4,50	7,50	7,00
Importaciones	7,70	5,60	7,00
TOTAL PGB	5,50	4,00	5,00
TOTAL GASTO INTERNO	6,64	3,61	5,03



**DISCURSO DE CLAUSURA DEL PRESIDENTE
DE LA CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**

Don Víctor Manuel Jarpa R.

CONSEJO NACIONAL N° 117

PUCON, 16 DE OCTUBRE DE 1993

Señores Senadores, Señores Diputados, Autoridades Regionales, Señores Consejeros Nacionales, Señoras y Señores, Amigas y Amigos:

Hemos culminado exitosamente esta reunión del Consejo Nacional efectuada en la Región de la Araucanía, zona de desarrollo vigoroso que es la puerta del Sur y a la Región Austral del país, transformada positivamente en los últimos 20 años. Nuestra actividad gremial y las relaciones de amistad y camaradería entre nuestros Consejeros se han fortalecido con el aporte de trabajo y talento y con las muy gratas atenciones ofrecidas por las señoras de la Delegación Regional a sus amigas del resto del país. Les agradezco en nombre de la Cámara y en representación de todos los visitantes el afecto que nos han demostrado.

En primer término, quiero referirme al positivo resultado obtenido por el Consejo en materia de Acuerdos. Estos han recaído sobre materias de la mayor importancia gremial y se han caracterizado por el realismo y buen criterio con que se han elaborado. Quiero destacar en particular la decisión de crear el Instituto para la Investigación y el Desarrollo de la Construcción asumiendo la Cámara el rol central en la puesta en marcha y gestión de dicha Entidad. Constituye un desafío de gran magnitud hacer realidad este acuerdo pero confío plenamente en la capacidad de nuestro gremio para abordar esta gran tarea. También son dignos de mención y están relacionados con el anterior, los acuerdos sobre estándares en la construcción y sobre productividad y competitividad. Todos ellos van tras el objetivo común de entregar al país construcciones de óptima calidad y en el volumen necesario para satisfacer las necesidades de la población.

A continuación, quiero exponerles algunas reflexiones acerca de la situación general de nuestra actividad y de la acción gremial desarrollada en determinadas áreas de carácter prioritario.

Es un hecho objetivo e irrefutable el favorable estado de la construcción, que ha progresado sostenidamente durante un período prolongado, casi sin precedentes históricos. De acuerdo con los antecedentes recogidos de los sectores de suministros y basado en los indicadores elaborados por los

diversos subsectores de la actividad constructora directa, el crecimiento esperado para este año cercano a concluir, va a ser más alto que lo que indicaban los análisis de destacados especialistas.

Ello nos satisface como es natural y a la vez nos inquieta en grado razonable.

La satisfacción se fundamenta en que el buen nivel de nuestra actividad es el reflejo lógico de la etapa de crecimiento global por la que atraviesa nuestro país como lo atestiguan las cifras claves de la macroeconomía.

La razonable inquietud emana tanto de constatar que la anunciada recuperación de la economía mundial puede tomar un tiempo mayor al que se había venido indicando en los últimos meses, como de apreciar que existen carencias aún presentes que es imperativo tratar de eliminar con prontitud y eficacia porque ellas pueden afectar gravemente las expectativas nacionales de desarrollo económico y social. Quiero recordar al respecto algunos aspectos conceptuales que han sido fundamento de la acción de la Cámara en los últimos años y que refuerzan mi aseveración.

En primer lugar me referiré a la infraestructura y el financiamiento requerido para su expansión y adecuada conservación. Hoy, gracias al crecimiento económico generado por políticas acertadas y sostenidas durante un largo período, se están invirtiendo cifras importantes en obras de infraestructura por sobre las asignaciones presupuestarias que caracterizaron la década de los años '80. Sin embargo, el país y la Cámara están conscientes de la dramática insuficiencia que existe en rubros básicos como vialidad urbana e interurbana, accesos y equipamiento para puertos y aeropuertos, y tratamiento de desechos líquidos y sólidos mediante plantas y procedimientos al nivel de las tecnologías actuales.

En lo que respecta al desarrollo urbano, sabemos que en materia habitacional el país ha hecho un esfuerzo de gran magnitud, pero paradójicamente ello ha llevado a una situación de claro deterioro de la calidad de vida de nuestras principales ciudades, la que, gracias a Dios, está suscitando reacciones de parte de autoridades, gremios y sectores ciudadanos, para diseñar y aplicar una política de ordenamiento territorial y desarrollo de las ciudades que encauce y concilie los múltiples intereses, muchas veces contrapuestos, que confluyen en los conglomerados urbanos de la sociedad contemporánea.

Una tercera consideración es la relativa al más importante de los elementos de la vida económica. Hasta ahora el proceso de desarrollo socio-económico de nuestro país había podido valerse del stock de capital humano acumulado mediante el esfuerzo realizado durante largos años. Hoy existe una realidad demográfica confirmada por el último censo, de menor tasa de crecimiento poblacional que influirá en la futura población económicamente activa. Ello puede corregirse parcialmente con una mayor presencia femenina en la fuerza de trabajo. Sin embargo, más preocupante aún es la dimensión cualitativa del problema. Como ustedes recordarán, todos los informes presentados en esta ocasión por nuestros Comités coinciden en que debe elevarse sustancialmente la productividad de la fuerza de trabajo para lograr los objetivos de calidad y cantidad de las obras que deberán ejecutarse en el futuro.

Finalmente, en materia de cobertura de riesgos sociales vinculados a la salud común y a la salud profesional, creemos que es mucho lo alcanzado pero que es igualmente muy vasta la tarea por realizar. A pesar de la gran acción preventiva desarrollada por la Mutual de Seguridad, las tasas de accidentabilidad de la construcción se han incrementado, en gran medida por la incorporación a la fuerza de trabajo de un gran contingente de personas de escasa o ninguna calificación profesional. Tenemos en este campo una importante misión que perfeccionar y ampliar.

Los penosos acontecimientos que vive el país con ocasión del paro del personal de los Servicios Estatales de Salud, confirman que el sistema público de prestaciones vive una crisis integral y demasiado profunda. Expertos de reconocida objetividad como el Presidente del Colegio Médico así

lo han expresado. Nuestra Cámara ha tenido un éxito marcado en la creación y puesta en marcha de 3 entidades de prestigio nacional en el campo de la salud ciudadana. Sin embargo, nos resta dar un paso adicional para llegar a los sectores sociales más desprotegidos que tienen una vinculación de trabajo con nuestros socios. Creo que tenemos una oportunidad muy interesante de demostrar que también el sector privado puede ser eficiente con las prestaciones de salud para los grupos sociales y laborales de menores ingresos económicos.

De acuerdo con la reseña que les he expuesto, quiero informarles en forma muy sucinta sobre las diferentes líneas de acción que la Cámara ha emprendido en relación con estos temas de primera prioridad para nuestro gremio.

A) INFRAESTRUCTURA Y SU FINANCIAMIENTO

Es una realidad positiva el aumento de la inversión fiscal directa en Infraestructura de Obras Públicas, verificado en los últimos años. A él se agrega la puesta en marcha del sistema de ejecución de obras por concesiones, que está llamado a cubrir en el futuro mediano un 10% de la demanda. Otra señal favorable está constituida por la aplicación del sistema de concesiones del DFL 382 sobre empresas de Obras Sanitarias, para la concesión del servicio de agua potable y alcantarillado de Valdivia. A los casos citados hay que sumar las grandes inversiones de carácter privado que se están llevando a cabo en las áreas de energía, telecomunicaciones y puertos. Centrales hidroeléctricas y termoeléctricas; redes de fibra óptica y satelitales; puertos en Corral, Ventanas y Lirquén, demuestran el vigor de la presencia privada en campos que hace 10 años estaban controlados en un 99% por el Estado.

Todo lo expuesto corrobora la percepción de la Cámara en cuanto a que el tema de la generación de la infraestructura necesaria para el desarrollo nacional, suscita hoy una unanimidad prácticamente total en cuanto a su trascendencia y a la urgente necesidad de abordarlo prioritariamente. Las candidaturas presidenciales con mayor respaldo ciudadano coinciden en sus posiciones al respecto y los partidos políticos de mayor representatividad podrían incluso suscribir un programa común en esta materia.

Hay, no obstante, un aspecto de primordial importancia, que admite ser enfocado con variadas perspectivas. Me refiero a la forma en que puede ser financiada la inversión en infraestructura de obras públicas. La Cámara, a través de su Comisión de Infraestructura, ha investigado uno de los caminos posibles y la conclusión básica es que la tasa de inversión sólo puede incrementarse si existe un esfuerzo de ahorro sustancial del sector público y del sector privado. El mismo estudio demuestra, además, que existe espacio suficiente para incrementar la inversión pública sin afectar los equilibrios macroeconómicos, incluso manteniendo aumentos reales razonables del gasto público corriente para satisfacer las demandas sociales, por lo que la inversión pública en infraestructura puede aumentarse sustancialmente por la sola vía de una paulatina reestructuración entre los componentes de inversión y gasto corriente que conforman el gasto público, el que en todo caso debería crecer a tasas menores que aquellas que registra el ritmo de expansión del producto.

Otro camino que a la Cámara y al sector empresarial le parece adecuado es el de privatizar subsectores de la infraestructura, traspasando la responsabilidad de invertir a los capitales particulares. Es el caso de las obras sanitarias, portuarias y de aeropuertos, a las cuales cabría agregar parte importante de las obras ferroviarias, en concordancia lógica con la privatización mayoritaria del transporte de carga por ferrocarril. Para la Cámara, una decisión resuelta en favor de asignar a los empresarios privados la tarea de administrar exitosamente los sectores indicados, constituiría un paso gigantesco hacia la modernización del Estado. La muy reciente y claramente exitosa licitación del

yacimiento cuprífero de El Abra por parte de Codelco, demuestra que el prestigio alcanzado por nuestro país en el ambiente financiero-empresarial mundial le permitiría obtener enormes recursos si se vencieran prejuicios superados por la historia y se alejaran los fantasmas de los vetos impuestos por entidades laborales respetables pero muy atrasadas en sus concepciones sobre el bien común del país.

Hoy, con más fuerza que nunca, está quedando de manifiesto lo muchísimo por hacer en áreas indelegables como la educación, la salud, la justicia y la seguridad ciudadana, donde la acción de los privados es apenas complementaria. Para ello el Estado debe buscar los recursos que los particulares estarían dispuestos a proporcionar siempre que les permitieran administrar eficientemente áreas productivas y de servicios que el Estado sólo debe atender subsidiariamente y que hoy le generan ínfimos excedentes o cuantiosas pérdidas.

Otro planteamiento que se ha estimado de interés es el escuchado en el día de ayer al distinguido expositor, Ingeniero don Daniel Fernández, quien nos señalara que frente a una aspiración de 1.200 millones de dólares de inversión en materia de obras de infraestructura pública, sin incluir los ingresos provenientes del sistema de concesiones, sólo se ha logrado alcanzar una inversión de 700 millones de dólares. En cuanto a la forma de cubrir esta brecha, él postula que el camino eficaz radica en que los usuarios paguen por el uso de la infraestructura. Ello significa crear un eficiente mecanismo de tarificación vial que esté basado en el principio de pago por el grado de uso de las vías y se complementa con una flexibilización y mejoramiento de la ley de concesiones que permita extender su aplicación, por ejemplo, a la mantención de redes de caminos pre-establecidas.

Creo muy positivo que el Consejo Nacional haya adoptado un acuerdo que coincide en gran medida con los conceptos precedentes, y que en síntesis, recomienda el diseño y aplicación de un sistema eficiente de tarificación vial urbana e interurbana.

La Cámara cree que debe llegarse a precisiones sobre este particular, las cuales podrán optar por una de estas alternativas o bien, podrán recoger parcialmente elementos de cada una de tales opciones. Lo que sí podemos asegurar es que esta definición es perentoria y urgente.

Finalmente, no quisiera dejar de mencionar en relación con este tema, otra faceta que reviste interés, especialmente, en el caso de un país con recursos claramente limitados como es el nuestro. Se trata de la aplicación de criterios que maximicen la eficiencia de las inversiones. Al respecto cabe citar, con plena conciencia de los positivos pasos iniciados por el Ministerio de Obras Públicas, la oportuna conservación preventiva de las obras viales existentes, la ampliación de su capacidad de uso con medidas de administración vial como son, a vía de ejemplo, habilitar bermas que puedan servir de pistas de emergencia o de adelantamiento en sectores de cuestas y pendientes, mejorar los diseños de los accesos a las rutas principales, disminuir las situaciones de riesgo de accidentes impidiendo y restringiendo el acceso de peatones, tracción animal y transportes peligrosos a determinadas vías de alta circulación. En esencia, postulamos actuar con imaginación para aplicar fórmulas que, junto con significar oportunidades de trabajo para las empresas contratistas, permitan a la vez contar con más kilómetros de caminos en condiciones de uso más seguras, con igual inversión a la efectuada actualmente en un número menor de obras de gran magnitud.

B) DESARROLLO URBANO

Durante más de un año un numeroso grupo de especialistas ha emprendido la revisión y actualización de un conjunto de temas directamente relacionados con lo que actualmente se denomina Ordenamiento Territorial, concepto más amplio y que incluye el tratamiento del desarrollo urbano y los diversos problemas que éste origina. Simultáneamente, se han llevado a cabo iniciativas destinadas a difundir y precisar el rol y alcance de los instrumentos reguladores de la planificación urbana, como fue

la reciente jornada organizada por la Cámara y que contó con la presencia activa del señor Ministro de Vivienda y Urbanismo y la del señor Alcalde de la I. Municipalidad de Las Condes.

A través del proceso de estudio y análisis antes citado, se ha definido como primera prioridad el diseño de una estructura orgánica de carácter nacional y de nivel ministerial que asuma las responsabilidades vinculadas al ordenamiento del territorio y al desarrollo urbano. Se ha encargado a especialistas en diseño de sistemas una primera proposición de la referida estructura, para luego pasar a abordar los aspectos jurídico-administrativos, de modo que se pueda más adelante elaborar un anteproyecto de norma legal sobre el particular.

C) CAPACITACION, EDUCACION Y FORMACION DE NUESTROS COLABORADORES

Las exigencias para mejorar sustancialmente las capacidades de los trabajadores del sector surgen de las comprobaciones que a diario efectúan las empresas de la marcada diferencia de productividad que existe entre quienes han recibido una formación técnica sistemática y aquellos que se han formado en la vida de trabajo, a través de la enseñanza práctica de sus pares sin poder acceder a una visión más amplia y con fundamentos más sólidos, lo que significa permanecer en una cultura que no privilegia la iniciativa y el perfeccionamiento personal.

De lo expuesto y de las aspiraciones planteadas por los diversos Comités y Delegaciones en sus respectivos informes, se desprende que es absolutamente indispensable apoyar la acción de nuestras Corporaciones de Capacitación y Educacional y que ello debe hacerse tanto por las empresas constructoras como por aquellas del sector de suministros, porque para ambas el problema de la deficiente productividad laboral es de la mayor trascendencia. Reitero mi llamado hecho en este sentido en el Consejo Nacional de agosto pasado y les recuerdo que la reciente Reforma Tributaria abre una interesante posibilidad de acoger las donaciones que se hagan a la educación técnico-profesional, al beneficio de imputación directa al impuesto de primera categoría.

D) PRESTACIONES DE SALUD MEDICA Y DENTAL PARA LOS TRABAJADORES DEL SECTOR

Con especial beneplácito puedo señalarles que la Corporación de Salud de la Construcción, nueva Entidad de la Red Social de la Cámara, obtuvo un informe favorable del Ministerio de Justicia respecto de sus Estatutos y ya se encuentra otorgando prestaciones médicas en su nuevo local ubicado en la Avenida Santa María, cercano a la Clínica del mismo nombre. Como ustedes saben, este proyecto busca entregar un complemento en prestaciones médicas y dentales al sector de trabajadores de nuestra actividad que, por su nivel de ingresos, ve limitadas sus posibilidades de acceso a las entidades especializadas actualmente existentes. Les invito también a otorgar el máximo apoyo a esta nueva organización en beneficio de nuestros colaboradores.

Junto a estos temas relacionados en forma tan directa con la Cámara, creemos que hay nuevos aspectos en la evolución social que debemos incluir entre nuestras áreas de interés institucional.

Para nadie constituye motivo de duda que la libertad es un elemento esencial en una sociedad que aspira a lograr los máximos frutos de parte de la iniciativa personal y de la capacidad de emprender de los individuos. Pero tampoco nadie puede dejar de percibir que la libertad envuelve riesgos de un doble carácter. Por una parte, invocada y aplicada por quienes carezcan de una suficiente formación moral y ética, puede devenir fácilmente en libertinaje. Por otra, su aplicación y sus frutos pueden generar tentaciones comprensibles, pero muy peligrosas, de pretender regular en grado inconveniente el ejercicio de las libertades económicas, corriéndose el riesgo de inhibir y desalentar impulsos indispensables para el progreso de la sociedad. De este modo, pues, debemos estar muy alertas para lograr el

equilibrio entre el normal e indispensable uso de la libertad que nuestro ordenamiento jurídico nos franquea y los desbordes que la distorsionan y la aprovechan para el logro de propósitos ética o legalmente contrarios al bien común. La Cámara aspira a cumplir una función orientadora en materia de ética empresarial, y en tal sentido, quiero reiterar que la calidad de socio de nuestra Institución genera derechos pero también crea obligaciones, y una de las principales es el accionar ajustado a valores morales objetivos.

En suma, quiero señalar que, a mi juicio, la libertad es un patrimonio valiosísimo que costó mucho arraigar respecto de la dimensión empresarial y económica y que, por lo mismo, debemos cautelarla con celo, usándola rectamente. Actuando de este modo, tengo la convicción de que alejaremos efectivamente el peligro de regulaciones esterilizantes del espíritu creativo que caracteriza al estamento empresarial chileno.

Por ser éste el último Consejo Nacional que celebraremos antes de las próximas elecciones de Presidente de la República y de Parlamentarios, quiero recalcar la posición invariable de la Cámara Chilena de la Construcción en torno al ámbito político. Nuestra entidad, por su naturaleza de Asociación Gremial, y en virtud de una tradición de muchos años, observa los procesos político-institucionales de renovación de autoridades con obvio interés pero marginándose absolutamente de toda manifestación de preferencias. Hemos recibido en nuestra sede a los candidatos que han querido transmitir su pensamiento en torno a la actividad constructora y hemos ofrecido nuestros conocimientos y experiencias en las áreas vinculadas al sector, como ha sido práctica invariable hacia todos los Gobiernos de la República que nos lo han solicitado.

Quiero concluir estas palabras con la expresión de mis profundos y sinceros agradecimientos hacia quienes han entregado su esfuerzo para el buen éxito de nuestra reunión institucional. En primer lugar, reitero mis sentimientos de gratitud a la Delegación Regional de la Araucanía en la persona de su Presidente, don Waldo Fernández. Destaco y agradezco a los señores Monitores que dirigieron los grupos de trabajo por el excelente cometido que efectuaron. Finalmente, vayan mis agradecimientos al personal de la Cámara que, como es tradicional, se ha desempeñado con eficiencia y cordialidad en sus funciones indispensables para nuestra acción gremial.

GRUPO N° 1 "A"

ESTANDARES EN LA CONSTRUCCION: VIVIENDA

A) VIVIENDA

CONSIDERANDO:

Que la confusión conceptual entre calidad y estándar, aplicada a los programas habitacionales, ha tenido un efecto negativo en las relaciones entre usuarios, mandantes, fiscalizadores, proyectistas y constructores.

El Consejo Nacional acuerda:

- 1) Encargar al Directorio la realización de las gestiones tendientes a lograr que la autoridad adopte estándares habitacionales adecuados para los programas de viviendas que ejecute el Sector Público.
- 2) Realizar una campaña de difusión dirigida a la Opinión Pública y Medios de Comunicación, respecto de la diferencia conceptual entre estándares y calidad.

CONJUNTO DE RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA
PARA LA DEFINICION DE ESTANDARES HABITACIONALES

- A la autoridad corresponde definir los estándares de los programas habitacionales directos, no así los de las viviendas de mercado subsidiadas, cuyos estándares deben ser regulados por el mercado y por las leyes y ordenanzas vigentes.

La Cámara Chilena de la Construcción debe participar con su opinión técnica en estas definiciones.

- Los estándares de los programas habitacionales directos del Estado, tienen influencia en la definición de los estándares de las viviendas de mercado subsidiadas, y ambos mecanismos deben coordinarse de modo de no distorsionar su aplicación.
- La definición de estos estándares es un punto clave de cualquier programación habitacional, y tiene un valor en sí, por sobre la conjunción de recursos y carencias.
- La definición de estos estándares debe ser dinámica, teniendo en cuenta la movilidad del cambio tecnológico, del crecimiento urbano, de los recursos y de las carencias, manteniendo a la vez una continuidad que permita un desarrollo sólido del sector.

Las carencias habitacionales, evaluadas técnicamente deben ir condicionando, a medida que evolucionan, a los estándares habitacionales.

Los estándares definidos deben incorporar como exigencia a las soluciones habitacionales, su inserción en un desarrollo urbano eficiente y sustentable en el tiempo.

- Cualquier solución habitacional debe consultar o prever una progresión en su desarrollo, en la cual la participación gestora del usuario sea relevante, pero su plataforma inicial debe ser capaz de sostener desde el primer momento una vida familiar integral, eficiente, sana y atractiva.
- Las soluciones habitacionales y los estándares que las condicionan, no sólo deben asegurar su permanencia, sino su vigencia en el tiempo.
- En la definición de estos estándares, deben preferirse aquellos valores de difícil o imposible yuxtaposición o mejoramiento durante la vida útil de la vivienda y su entorno urbano.

- La comercialización en el mercado secundario del uso y la propiedad de la vivienda proveniente de los programas habitacionales directos, requiere de una gran flexibilidad para mejorar el rendimiento de su usufructo.

La escasa diversidad de tipologías, actualmente existentes, agrava la baja rentabilidad de este usufructo.

- Para una mejor definición de los estándares habitacionales, deben considerarse instancias de participación de los usuarios en la gestión de los programas habitacionales. No así la participación activa o directa en la ejecución de las obras, carente de aporte definitivo.
- Los estándares habitacionales deben definirse con agilidad y sensibilidad en función de su ubicación geográfica, de su entorno urbano, cultural y natural y de las formas de vida de los usuarios, contribuyendo a superar una tradicional carencia de nuestra programación habitacional.

B) MATERIALES DE CONSTRUCCION

CONSIDERANDO QUE:

1. El proceso de estandarizar involucra necesariamente los conceptos de normalización, rotulación, embalaje, modulación, certificación y difusión;
2. En la acción de estandarizar participan, en mayor o menor grado industriales, proyectistas, constructores y usuarios;
3. El propósito de la modulación es optimizar la productividad en todo el proceso de la construcción, partiendo desde el diseño, producción, traslado, e instalación de los elementos y materiales correspondientes.

El Consejo Nacional acuerda:

Proponer al Directorio que la Cámara Chilena de la Construcción realice acciones tendientes a promover y difundir la estandarización en jornadas, conferencias, estudios e investigaciones con la participación de todos los agentes involucrados en los procesos de construcción.

GRUPO N° 1-B

ESTANDARES EN LA CONSTRUCCION: INFRAESTRUCTURA

Considerando:

- 1.- Que, hay conciencia que existen diferentes estándares y que es necesario clarificar su grado de utilización. Además, que debe definirse si los parámetros o patrones que finalmente se utilizan son, o no, adecuados a las necesidades de nuestro país, ya que a medida que los países se desarrollan, tienen que ir subiendo los estándares de infraestructura.
- 2.- Que, una aproximación a la definición de lo que puede ser estándar en infraestructura sería: "el conjunto formado por el diseño y grado de seguridad de una obra, en función de su uso y durabilidad esperada, considerando, además, el impacto ambiental que ella produce" y que es conceptualmente distinto de calidad.
- 3.- Que, actualmente, no todos los proyectos se deciden en base a las características técnicas de diseño, de seguridad, y al impacto ambiental, sino que, se hace prevalecer criterios político-económicos.
- 4.- Que, para avanzar en materia de estandarización se necesitará contar con mayor información y con una buena planificación, y trabajar con un enfoque global de largo plazo, que contemple, por ejemplo, factores como la durabilidad de las obras y los gastos en conservación y/o reposición, de manera de no generar o inducir a decisiones erróneas, basadas en los costos iniciales e inmediatos.

Se acuerda:

- 1.- Manifestar la preocupación de la Cámara Chilena de la Construcción por la carencia de estándares adecuados a las necesidades de desarrollo del país y la escasa innovación tecnológica en la infraestructura pública.
- 2.- Manifestar ante las autoridades correspondientes, el interés de la Cámara Chilena de la Construcción en participar en la definición de los niveles de exigencias adecuados a las necesidades de desarrollo del país.

ANEXO A ESTANDARES EN LA CONSTRUCCION: LA INFRAESTRUCTURA

Según el diccionario de la Real Academia, estándar se define como: "Tipo, modelo, patrón, nivel".

También se puede señalar que estándar es un conjunto de normas que corresponde a un nivel de cualidades e interrelaciones con sus usos, empleos, requerimientos, durabilidad, costos, etc.

No se puede hablar de buen o mal estándar, sino de "estándar adecuado o inadecuado". Que un estándar sea adecuado, va a depender de las necesidades que se pretende cubrir y de la evaluación económica que se efectúe.

Se desprende de lo anterior que "estándar adecuado" es un concepto dinámico, que fluctúa en función de las necesidades de los usuarios, las condiciones de utilización requeridas y el nivel de desarrollo del país.

Se debe diferenciar entre lo que ocurre con la infraestructura pública y con la infraestructura privada.

En general, la infraestructura privada se construye en base a estándares adecuados y satisfactorios para la finalidad y los requerimientos de desarrollo del negocio a que está destinada, pero en muchas oportunidades no considera el impacto que puede generar en la infraestructura pública ligada al proyecto, ni sobre el medio ambiente.

En el ámbito de la infraestructura pública, las normas y parámetros disponibles, no están necesariamente adecuados a las necesidades y condiciones del país. En este plano no se ha hecho un seguimiento que permita generar retroalimentación, con el objeto de adecuar los estándares a las necesidades de los usuarios y del país, las que de hecho van evolucionando.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
117a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL
15 Y 16 DE OCTUBRE DE 1993
TEMUCO - PUCON

GRUPO N° 2

TEMA CENTRAL

INSTITUTO PARA LA INVESTIGACION Y EL
DESARROLLO DE LA CONSTRUCCION

CONSIDERANDO:

- Los Acuerdos del Consejo Nacional N° 111 efectuado en Valdivia en 1991;
- La proposición de la Comisión de Integración de la Cámara.
- Los Acuerdos de la Convención de Obras Públicas de julio del presente año;
- La opinión favorable de la Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico.
- Las precisiones sobre la materia del señor Ministro de Vivienda y Urbanismo;
- El Proyecto de Ley contenido en el Mensaje N° 439 - 326 de S.E. el Presidente de la República al H. Senado, del 15 de septiembre pasado;
- Los Documentos contenidos en el Libro de Antecedentes del 117a. Consejo Nacional;
- Y el Debate realizado por el grupo N° 2 de Trabajo en esta oportunidad.

El Consejo Acuerda:

Concurrir a la creación de una Corporación de Derecho Privado, liderada por la Cámara Chilena de la Construcción, destinada a promover y coordinar iniciativas de investigación y desarrollo, transferencia de tecnología y difusión en el área de la construcción y orientada a potenciar el desarrollo nacional por medio del mejoramiento continuo de la productividad, calidad y tecnología del sector con la participación de sus principales actores.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
117a.REUNION DEL CONSEJO NACIONAL
15 Y 16 DE OCTUBRE DE 1993
TEMUCO - PUCON

Se tendrán en consideración las recomendaciones siguientes:

1. De su nombre: La Corporación se denominará Instituto, en su nombre reflejará su pertenencia al sector construcción y sus objetivos principales y se identificará como chileno.
2. De sus integrantes: La Cámara participará en esta Corporación como conductora y líder. Se invitará a integrarse a ella a los Ministerios de Obras Públicas, de Vivienda y Urbanismo y otros relacionados, a sectores universitarios, Colegios Profesionales, contratantes, ejecutores y usuarios y otros ligados al sector. Los representantes de cada uno de estos participantes serán del más alto nivel.
3. De su estructura: Tendrá una organización técnico-profesional mínima, con autonomía y capacidad de gestión adecuada para el cumplimiento de sus objetivos y tareas.
4. De su patrimonio y financiamiento: Será una Corporación sin fines de lucro, con un capital inicial aportado por los socios fundadores, con ingresos estables aportados por los socios y con ingresos extraordinarios provenientes de servicios prestados, aportes externos y fondos destinados a investigación y desarrollo nacionales y extranjeros.
5. De su implementación: Se creará al interior de la Cámara un grupo de trabajo designado por el Directorio, para que materialice esta iniciativa de acuerdo a un calendario de trabajo que expirará el 30 de enero de 1994.

R E C O M E N D A C I O N E S

GRUPO N° 3

INQUIETUDES REGIONALES

CONSIDERANDO:

1. Que el objetivo central del Consejo Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción es definir las políticas generales que orientan el quehacer de la Institución.
2. La necesidad de reforzar el contacto y mutua información entre la Directiva Nacional y sus Delegaciones Regionales.
3. La exitosa experiencia recogida en la reunión de la Zona Sur, realizada en el mes de junio en la ciudad de Puerto Varas.

SE RECOMIENDA:

1. Incorporar en la Programación Anual de Actividades de la Mesa Directiva, la realización de Encuentros zonales, de tal manera que en ellas, se analicen en detalle los aspectos propios del quehacer gremial regional.
2. Mantener la Jornada de Trabajo del Directorio con Presidentes de Delegaciones Regionales, en el marco de a lo menos un Consejo Nacional Anual, como una instancia en la cual se evalúe la marcha institucional.

CONSIDERANDO:

1. Los Acuerdos de Consejos anteriores, en cuanto a ratificar el carácter unitario y nacional de la Cámara Chilena de la Construcción.
2. La necesidad de lograr un desarrollo armónico de la Cámara Chilena de la Construcción, teniendo presente las particulares características de sus Delegaciones Regionales.
3. La nueva estructura Político - Administrativa del país.

SE RECOMIENDA:

1. Solicitar al Directorio agilizar el proceso de actualización del Reglamento de los Estatutos que rigen a la Institución.

GRUPO N° 4

MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO

DE LA INFRAESTRUCTURA PUBLICA

CONSIDERANDO:

- 1.- Que actualmente se están invirtiendo US\$ 720 millones anuales en infraestructura pública, y que estudios recientes efectuados por la Cámara Chilena de la Construcción y otros sectores indican que esa cifra no es suficiente para atender las crecientes necesidades del país en esta materia;
- 2.- Que para no acrecentar los déficits y recuperar los niveles deseados de infraestructura, es preciso aumentar la inversión anual a cifras del orden de US\$ 1.500 millones;
- 3.- Que esos déficits están concentrados principalmente en el sector de los servicios sanitarios y de vialidad tanto urbana como interurbana;
- 4.- Que se ha demostrado que el éxito obtenido con la privatización de los sectores de comunicaciones y eléctrico se basa esencialmente en la existencia previa de mecanismos de tarificación eficiente;
- 5.- Que la legislación actual es suficiente para permitir la participación del sector privado en el sector de los servicios sanitarios, lo que liberaría al Estado de realizar cuantiosas inversiones;
- 6.- Que es necesario lograr una efectiva modernización y racionalización de las funciones del sector público con el objeto de aumentar su eficiencia y permitir un mayor dinamismo al subsector de las obras públicas:

EL CONSEJO NACIONAL ACUERDA PROPONER AL DIRECTORIO:

- 1.- Que impulse la creación de sistemas de tarificación eficientes, basados en el principio de que el usuario debe contribuir al financiamiento de la infraestructura según la intensidad de su utilización, para evitar el uso indiscriminado que genera la gratuidad de los bienes públicos;

- 2 -

- 2.- Consecuente con lo anterior, que promueva una creciente participación privada en la inversión en infraestructura pública a través de:
 - a) La profundización y flexibilización de la Ley de Concesiones de Obras Públicas;
 - b) La privatización de las empresas de obras sanitarias;
 - c) La apertura de otras áreas de infraestructura pública a la inversión privada.

- 3.- Representar a las autoridades que, de acuerdo a los estudios realizados por la Cámara Chilena de la Construcción, una condición para aumentar el nivel de inversión pública es limitar el crecimiento del gasto corriente a una tasa inferior a la del crecimiento esperado del Producto Interno Bruto.

PROYECTO DE ACUERDO

GRUPO N° 5

PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD EN
LA CONSTRUCCION

VISTAS:

Las recomendaciones emitidas en el Consejo Nacional N° 115, dedicado al tema Productividad y Competitividad,

TENIENDO PRESENTE:

- 1.- El gran esfuerzo que efectúan muchas empresas constructoras en la implementación de nuevas tecnologías para aumentar la productividad,
- 2.- Que la falta de coordinación entre proyectistas, empresas inmobiliarias y empresas constructoras ha impedido que estas nuevas tecnologías sean aprovechadas en su totalidad,
- 3.- La necesidad de mejorar los índices de productividad, y
- 4.- La importancia de la estandarización en la productividad de la construcción.

SE ACUERDA SOLICITAR AL DIRECTORIO:

- 1) Impulsar la realización de encuentros entre los distintos entes que intervienen en los proyectos de construcción -mandantes, proyectistas, profesionales, industriales, constructores, etc.-, sea a través de Seminarios, Comisiones Mixtas, Mesas Redondas u otros, que permitan analizar la aplicación de nuevas tecnologías, equipos, y métodos de trabajo y sistemas de prevención de riesgos, de modo de obtener proyectos más completos, racionales y modernos, coordinados en su concepción y ejecución.

Utilizar para la obtención de los fines anteriores las entidades ya existentes, como el Instituto de Desarrollo Tecnológico de la Corporación de Capacitación, la Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico de la Cámara, el Centro Chileno de Productividad y otros.

- 2 -

- 2) Coordinar con las universidades la revisión de sus programas de estudio de modo que los conocimientos de los profesionales relacionados con la construcción se ajusten a las nuevas necesidades del sector. Solicitar también a la Corporación de Capacitación que promueva la realización de cursos de perfeccionamiento en el área de administración de obras de construcción.
- 3) Utilizar el Boletín Tecnológico como medio de difusión de los programas e incentivos para la investigación y desarrollo tecnológico existentes (FONTEC, FONDECYT y otros), y dé información sobre las realizaciones de las empresas en el campo de la innovación tecnológica.
- 4) Promover la creación y contratación de empresas contratistas de especialidades que en forma profesional atiendan las distintas áreas de trabajo que conlleva una obra de construcción, mediante la motivación de nuevos profesionales, dándoles apoyo a través de las instituciones de la Cámara en información para la formación de sus empresas y capacitación a sus trabajadores.
- 5) Estudiar la creación de un Índice de la Productividad de la Construcción, desagregado por sectores y por actividades.

G R U P O N° 6

OTRAS PONENCIAS

I) PROPOSICIONES DE ACUERDO:

1.- Proyecto tratamiento Borde Costero:

Vistos:

Las alternativas de discusión pública en torno a diversos proyectos de tratamiento del Borde Costero.

Considerando:

- La inquietud manifestada por diversas Delegaciones Regionales.
- Que el Borde Costero es un recurso natural de la más alta importancia para todo el país.
- Que su utilización afecta a actividades variadas y estratégicas en los planos portuarios, turísticos, pesquero, defensa y otros.
- Que de dicha utilización depende, en parte, el desarrollo local de muchas regiones litorales de este país de clara vocación marítima y el desarrollo de muchas actividades de características nacionales.

Se acuerda:

Solicitar al Directorio designar una Comisión Especial de alto nivel que estudie las diferentes problemáticas emanadas del tratamiento del Borde Costero y que proponga una política general sobre su ocupación. Asimismo, se encargue de organizar Seminarios al respecto, incluyendo en este análisis los bordes lacustres y de ríos.

2.- Etica, prestigio y seriedad en la Construcción:

Considerando:

La permanente preocupación y la gran importancia que la Cámara Chilena de la Construcción asigna a mantener y reforzar la conducta ética de todos los participantes en la gestión de la construcción en nuestro país y que este tema ha sido especialmente enfatizado por el Comité de Contratistas Generales como ponencias.

El Consejo Nacional acuerda:

- a) Encomendar al Directorio la formación de un grupo de trabajo permanente con el específico encargo de reflexionar sobre la relación de los principios y valores que sustenta la Cámara Chilena de la Construcción en el contexto cambiante en la actual economía globalizada en la cual se ve inserto nuestro país.
- b) Que la Cámara Chilena de la Construcción establezca mecanismos permanentes de diálogo con sus mandantes a fin de lograr Bases de Licitación justas, claras y equitativas en un marco de seriedad y probidad.

3.- Calidad de los proyectos:

Proposición de Acuerdo:

Solicitar al Directorio hacer presente a los mandantes que es necesario una mejor calidad de los proyectos para evitar importantes costos adicionales y aumento del plazo de ejecución de las obras de construcción como resultado de proyectos aparentemente más económicos.

4.- Doble tributación:

Vistos:

Lo señalado en el artículo 1 letra f) de la Ley N° 19.247, a través del cual se agrega un párrafo al artículo 41 bis de la Ley sobre Impuesto a la Renta, en que se incluye dentro del beneficio del crédito fiscal los impuestos pagados en el exterior, provenientes de rentas percibidas desde el exterior por, entre otras, asesorías técnicas y otras prestaciones similares.

Considerando:

- a) Que no se incluyó explícitamente dentro del beneficio de dicho crédito fiscal, aquellos tributos provenientes de los servicios de ingeniería y construcción prestados en el exterior.
- b) Que, para estos efectos, los trabajos de consultoría podrían asimilarse a los de asesoría técnica.
- c) Que, aún cuando tal criterio no sea directamente extrapolable a las obras de construcción, se considera que es de justicia solicitar un tratamiento análogo en este caso.
- d) Que existe una Comisión que deberá analizar las posibles modificaciones pendientes del Acuerdo sobre Reforma Tributaria, la que debe emitir sus conclusiones dentro del próximo mes de noviembre.

Se acuerda:

Recomendar al Directorio que se reitere la necesidad de incluir explícitamente los servicios de ingeniería y construcción dentro del beneficio del crédito fiscal por doble tributación por ingresos generados en el exterior.

5.- Créditos de bajo monto:

Considerando:

Que los Bancos, en general, no están interesados en financiar operaciones hipotecarias por montos inferiores a las UF 700, incluso el Banco del Estado ha puesto un piso de UF 400, aduciendo que todas implican un mismo costo de operación.

Se acuerda:

Solicitar al Directorio que continúe impulsando la puesta en marcha de las medidas necesarias a fin de incentivar a la Banca Privada para el otorgamiento de dichos créditos.

6.- Política de Vivienda Pública:

Considerando:

- 1.- Que las condiciones económicas actuales del país difieren de las existentes en la época de formulación de los programas habitacionales subsidiados, habiendo mejorado ostensiblemente durante los 12 años de vigencia del sistema.
- 2.- Que existen distorsiones en los montos de los subsidios de los distintos sistemas que maneja el Estado.
- 3.- Que es necesario mejorar el estándar de las viviendas de los programas habitacionales públicos, como una forma de dignificación de la calidad de vida de las personas.

El Consejo Nacional acuerda:

Solicitar al Directorio haga presente a las autoridades la necesidad de revisar los actuales programas nacionales del MINVU, los cuales consideren, entre otros, los siguientes elementos:

- a) Elevar el estándar de las viviendas.
- b) Incrementar la participación de los usuarios en el pago de sus soluciones habitacionales.
- c) Mayor participación de la Empresa Privada en la administración del sistema habitacional con objetivo social.

II) RECOMENDACIONES DEL CONSEJO:

- 1.- Que atendido el interés demostrado en el Índice sobre Oferta y Venta de Viviendas que elabora el Comité de Vivienda e Inversiones Inmobiliarias del Sector Privado, COVINSEP, se recomienda promover una adecuada relación y coordinación entre el COVINSEP y las Delegaciones Regionales a objeto de incorporar la información a nivel país.
- 2.- Que la Cámara continúe con sus Jornadas sobre Planes Reguladores y participación, para ir paulatinamente incorporando las ideas que la Institución propicia.

- 3.- Que ante la falta de disponibilidad de terrenos aptos para el desarrollo de proyectos habitacionales en las distintas Regiones del país, lo cual se ha traducido en un mayor costo de los mismos, se mantenga la preocupación y acción constante de la Cámara sobre la solución a esta carencia, propiciando mejores alternativas al uso del suelo.
- 4.- Que en la próxima reunión con el Ministro de Vivienda y Urbanismo se represente la inquietud por la incertidumbre de financiamiento que introduce la anunciada supresión del artículo 17 del D.S. 235 ya que afectaría la continuidad del Programa PET.
- 5.- Que se solicite al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo una revisión de los criterios usados en la licitación y adjudicación de las obras de Vialidad Urbana.
- 6.- Que se solicite a la Entidad que corresponda la revisión de los criterios de adjudicación y control de las obras licitadas por las Empresas Sanitarias.
- 7.- Que se reitere al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo la inconveniencia de la concentración de los llamados a propuestas.
- 8.- Que la Cámara Chilena de la Construcción reitere en forma permanente su total adhesión en favor de la mejor calidad ambiental, la óptima calidad del producto y la normalización de los insumos y sistemas constructivos.
- 9.- Proyectar la reconstrucción de las vías estructurantes de las principales ciudades con especificaciones técnicas que aseguren una mayor durabilidad y un bajo mantenimiento, el cual debe ser oportuno en las vías afectadas por un deterioro prematuro.
- 10.- Solicitar al Directorio de la Cámara continúe haciendo presente a las autoridades correspondientes, la inquietud de las Delegaciones Regionales por la falta de certificados de factibilidad de las Empresas de Servicios Sanitarios.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL N° 117
Pucón 15 y 16 de octubre de 1993

RESULTADOS DE LAS
ENCUESTAS A LOS CONSEJEROS

ENCUESTA DE EXPECTATIVAS MACROECONOMICAS

1. En general las expectativas sobre la Situación Económica Interna no han variado desde la Encuesta del Consejo de mayo pasado, salvo las proyecciones que se tenían respecto del Dólar, que en esa ocasión apuntaban a los \$ 429.45 en diciembre contra \$ 414.1 de ahora.
2. Disminuyeron las expectativas de cambio respecto de la Política Tributaria, lo que resulta lógico después de la materialización de la Reforma, en discusión a la fecha de la anterior Encuesta.
3. También disminuyeron las expectativas de cambio, aunque no significativamente, en torno a la Política Monetaria y de Tasa de Interés. Las expectativas de cambio para el resto de las variables de Políticas Económicas de Gobierno subieron, aunque no se prevén cambios sustanciales.
4. La Burocracia y Discrecionalidad Funcionaria persiste como la principal inquietud de los Consejeros, y la Incertidumbre Macroeconómica pasó a constituirse en el segundo motivo de preocupación, tomando también mayor relevancia la Falta de Mercado y la Tasa de Interés, en tanto los temas sobre Inversión Pública y Disponibilidad de Mano de Obra bajaron en importancia relativa como inquietudes de los Consejeros.

ENCUESTA DE EVALUACION DEL CONSEJO

1. En este Consejo se incrementó levemente la participación relativa de Consejeros de Regiones y de Consejeros que asistían por primera vez.
2. En general no hay cambios respecto de la motivación para asistir a los Consejos, manteniéndose como las razones más nombradas el interés por la Labor Gremial, la Obligación de asistir y el interés de los Temas abordados, motivos que aluden tanto los Consejeros de Santiago como los de Regiones.
3. Como promedio el Consejo se valoró con Nota 5.9, levemente inferior al 6.0 logrado en el Consejo de Santiago. Influyó significativamente en esta leve baja la calificación del local (Salas de Plenarios y de Trabajo de Grupos), aunque también tuvieron una menor calificación los aspectos de información previa, como los Informes, la Documentación y la Programación del Consejo. En cambio mejoró la valoración del Trabajo de Grupos, el Debate en las Plenarias y de los Acuerdos en General, lo que constituye un hecho bastante positivo como resultado del Consejo. Como en ocasiones anteriores la mejor calificación la obtuvo el Servicio de Secretaría.
4. En general los Consejeros de Regiones fueron más severos que los de Santiago para calificar el Consejo, e igualmente los Consejeros Antiguos respecto de los Nuevos.
5. Los tiempos destinados a las distintas etapas del Consejo, y a este como un todo fueron considerados como razonablemente adecuados.

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

CONSEJO NACIONAL N° 117

Pucón , 15 y 16 de Octubre de 1993

ENCUESTA DE EXPECTATIVAS MACROECONOMICAS

DISTRIBUCION PORCENTUAL

HOJA 1

SITUACION ECONOMICA INTERNA				A	B	C	D	E		
	1991	1992	1993	1 INFLACION (IPC) (Tasa acumulada en 12 meses al final de cada período)	NIVEL ESPERADO					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 10%	10% a 12%	12% a 14%	14% a 16%	Más de 16%	
a Jun.	23.8	14.5	13.0	a Dic 93	0.0	27.8	70.4	1.9	0.0	12.5
a Dic.	18.7	12.7		a Jun 94	7.4	29.6	53.7	9.3	0.0	12.3
	1991	1992	1993	2 COSTO CREDITO BANCARIO (Tasa interés Coloc. en UF a 90-365 días)	TASA REAL ESPERADA					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 8%	8% a 9%	9% a 10%	10% a 11%	Más de 11%	
a Jun.	8.8	7.8	9.1	a Dic 93	1.9	47.2	47.2	3.8	0.0	9.0
a Dic.	7.7	8.8		a Jun 94	5.8	48.1	34.6	9.6	1.9	9.0
	1991	1992	1993	3 REMUNERACIO- NES REALES (Tasa de variación en 12 meses)	VARIACION ESPERADA					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 0%	0% a 2%	2% a 4%	4% a 6%	Más de 6%	
a Jun.	4.1	5.8	4.1	a Dic 93	1.9	18.5	63.0	14.8	1.9	2.9
a Dic.	2.7	3.9		a Jun 94	5.6	33.3	42.6	14.8	3.7	2.6
	1991	1992	1993	4 DOLAR OFICIAL (DOLAR OBSERVADO) (en pesos corrientes)	NIVEL ESPERADO					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 400	400 a 420	420 a 440	440 a 460	Más de 460	
a Jun.	344.9	355.0	403.3	a Dic 93	1.9	75.9	22.2	0.0	0.0	414.1
a Dic.	371.9	380.2		a Jun 94	0.0	20.4	48.1	24.1	7.4	433.7
	1991	1992	1993	5 DOLAR PARALELO (% diferencia con Dólar Ob- servado)	DIFERENCIAL ESPERADO					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 0%	0% a 5%	5% a 10%	10% a 15%	Más de 15%	
a Jun.	0.0	0.1	2.3	a Dic 93	1.9	90.7	7.4	0.0	0.0	2.8
a Dic.	0.7	0.0		a Jun 94	1.9	77.8	18.5	1.9	0.0	3.5
	1991	1992	1993	6 TASA DESEMPLEO NACIONAL (al final de cada período)	TASA DESEMPLEO ESPERADA					PRO- MEDIO PONDE RADO
					Menos de 4.0%	4.0% a 4.5%	4.5% a 5.0%	5.0% a 5.5%	Más de 5.5%	
a Jun.	6.8	4.9	4.7	a Dic 93	0.0	29.6	55.6	11.1	3.7	4.8
a Dic.	5.3	4.4		a Jun 94	3.6	5.5	32.7	40.0	18.2	5.4

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL N° 117
 Pucón , 15 y 16 de Octubre de 1993

ENCUESTA DE EXPECTATIVAS MACROECONOMICAS

DISTRIBUCION PORCENTUAL

HOJA 2

POLITICA ECONOMICA				
	A	B	C	
Expresé su pronóstico basado en su experiencia y los antecedentes de que dispone.	No se Producirán Cambios	Se Producirán Cambios		Expec. de Cambio
		Menores	Sustan- ciales	
1.- OBJETIVOS POLITICA ECONOMICA	50.9	47.3	1.8	25.5
2.- POLITICA CAMBIARIA	34.5	58.2	7.3	36.4
3.- POLITICA DE REMUNERACIONES	40.0	58.2	1.8	30.9
4.- POLITICA DE EMPLEO	63.6	34.5	1.8	19.1
5.- POLITICA MONETARIA	40.0	58.2	1.8	30.9
6.- POLITICA DE TASAS DE INTERES	27.8	72.2	0.0	36.1
7.- POLITICA TRIBUTARIA	45.5	45.5	9.1	31.8
8.- POLITICA DE GASTO FISCAL	27.3	60.0	12.7	42.7
9.- POLITICA DE INVERSION PUBLICA	18.2	67.3	14.5	48.2

INQUIETUDES PERSONALES									
Señale sus 6 principales inquietudes personales en relación con la Lista	LE ASIGNAN PRIORIDAD						T O T A L		
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	GRAL.	POND	
- BUROCRACIA Y DISCRECIONALIDAD FUNCIONARIA	23.6	10.9	10.9	9.1	16.4	10.9	81.8	1º	
- COMPETENCIA EMPRESAS EXTRANJERAS	3.6	3.6	1.8	7.3	5.5	7.3	29.1	10º	
- COSTO DE LA MANO DE OBRA	0.0	12.7	7.3	10.9	12.7	1.8	45.5	6º	
- DISPONIBILIDAD MANO DE OBRA	10.9	12.7	12.7	18.2	3.6	0.0	58.2	3º	
- EQUIPAMIENTO DE LAS EMPRESAS	1.8	0.0	1.8	1.8	1.8	5.5	12.7	14º	
- FALTA DE MERCADO	14.5	10.9	5.5	7.3	9.1	5.5	52.7	4º	
- FINANCIAMIENTO DE LA DEMANDA	3.6	7.3	7.3	7.3	7.3	5.5	38.2	7º	
- INCERTIDUMBRE MACROECONOMICA	25.5	16.4	9.1	7.3	7.3	1.8	67.3	2º	
- INVERSION PUBLICA	1.8	7.3	7.3	10.9	3.6	9.1	40.0	8º	
- NORMAS DE LICITACION Y CONTRATACION	1.8	7.3	9.1	1.8	3.6	10.9	34.5	9º	
- OFERTA DE MATERIALES	0.0	5.5	0.0	0.0	7.3	5.5	18.2	13º	
- PAGO DE CONTRATOS	1.8	0.0	3.6	3.6	3.6	7.3	20.0	12º	
- TASAS DE INTERES	5.5	7.3	14.5	7.3	10.9	18.2	63.6	5º	
- OTRAS	5.5	0.0	7.3	1.8	0.0	1.8	16.4	11º	

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION
CONSEJO NACIONAL N° 117
 Pucón, 15 y 16 de Octubre de 1993
RESULTADOS ENCUESTA DE EVALUACION
RESUMEN GENERAL

1 Usted es Consejero Nacional por <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%;">N°</th> <th style="width: 20%;">%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Regiones</td> <td style="text-align: center;">25</td> <td style="text-align: center;">31.3</td> </tr> <tr> <td>Santiago</td> <td style="text-align: center;">55</td> <td style="text-align: center;">68.8</td> </tr> </tbody> </table>				N°	%	Regiones	25	31.3	Santiago	55	68.8	2 Ha asistido a otros Consejos Cámara? <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%;">N°</th> <th style="width: 20%;">%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Si</td> <td style="text-align: center;">76</td> <td style="text-align: center;">95.0</td> </tr> <tr> <td>No</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">5.0</td> </tr> </tbody> </table>				N°	%	Si	76	95.0	No	4	5.0
	N°	%																					
Regiones	25	31.3																					
Santiago	55	68.8																					
	N°	%																					
Si	76	95.0																					
No	4	5.0																					
3 Enumere las razones por las que asiste a los Consejos Nacionales																							
		PRIORIDADES																					
S Consejeros de Santiago	A Consejeros Antiguos																						
R Consejeros de Regiones	N Consejeros Nuevos	S	R	A	N																		
		Total																					
En cumplimiento de una obligación de los Consejeros		2°	2°	2°	2°																		
Porque le interesa la labor gremial		1°	1°	1°	1°																		
Para informarse		6°	5°	6°	3°																		
Por el interés de los Temas tratados		3°	3°	3°	2°																		
Para defender las Ponencias de su Delegación o Comité		5°	4°	4°	4°																		
Para conocer y/o compartir con otros Consejeros		4°	6°	5°	5°																		
Por la oportunidad de vida social		7°	7°	7°	7°																		
Para conocer otros lugares		7°	7°	7°	7°																		
4 ¿Cómo evalúa el desarrollo de este Consejo																							
		NOTA PROMEDIO																					
S Consejeros de Santiago	A Consejeros Antiguos																						
R Consejeros de Regiones	N Consejeros Nuevos	S	R	A	N																		
		Prom.																					
Informes de Delegaciones		5.5	5.5	5.5	5.0																		
Informes de Comités		5.8	6.0	5.9	5.7																		
Documentación entregada		6.2	5.8	6.0	6.3																		
Programación del Consejo		6.3	5.5	6.0	6.5																		
Sala de Plenarios		4.7	4.3	4.5	6.3																		
Sala de Grupos de Trabajo		5.7	5.5	5.6	6.3																		
Exposición sobre																							
"Perspectivas Macroeconómicas"		6.4	6.0	6.2	6.8																		
"Problemática de Infraestructura"		6.3	5.8	6.1	5.8																		
Temario analizado		5.9	6.0	5.9	6.0																		
Trabajo de Grupos de la tarde		6.1	5.7	6.0	6.3																		
Conducción de las Plenarias		6.3	6.0	6.2	6.3																		
Conducción del Trabajo de Grupos		6.2	5.8	6.1	6.3																		
Debate en las Plenarias		5.9	6.1	5.9	6.0																		
Acuerdos en General		6.0	5.7	5.9	5.8																		
Acuerdos de su Grupo		6.1	5.7	6.0	5.8																		
Servicio de Secretaría		6.5	6.3	6.5	6.3																		
Cumplimiento de Horarios		5.2	5.5	6.0	6.3																		
PROMEDIO GENERAL		6.0	5.7	5.9	6.1																		
5 ¿Qué le ha parecido el tiempo destinado																							
		% Estima ADECUADO																					
S Consejeros de Santiago	A Consejeros Antiguos																						
R Consejeros de Regiones	N Consejeros Nuevos	S	R	A	N																		
		Prom.																					
A las Exposiciones		81.1	84.0	81.3	100.0																		
Al Trabajo de Grupos		90.7	88.0	90.8	66.7																		
Al Debate de los Acuerdos		85.2	88.0	85.5	100.0																		
Al Consejo en general		92.6	87.5	90.7	100.0																		