

RESPALDO 2

# ANTECEDENTES

CONSEJO NACIONAL N° 124  
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

(PRIMERA PARTE)



SANTIAGO, 16 y 17 de MAYO, 1996

EN RECONOCIMIENTO POR SU PERMANENTE COLABORACIÓN CON LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN, REPRODUCIMOS EL AVISO PUBLICADO POR LA EMPRESA CHOLGUÁN EN EL BOLETÍN ESTADÍSTICO Nº 5 DE MARZO DE 1973.

en el  
**MUNDO**  
de lo práctico

Cholguán  
perforado

decora, entretiene y  
amplia su ambiente.

ordena  
y gana espacio



Y para su mejor aprovechamiento,  
panelos plásticos intercambiables,  
para colgar todos los objetos  
que ud. desee.

en locales comerciales  
oficinas, talleres  
escuelas y en el hogar

en planchas de 1,52 x 2,44 m.

consultas e informaciones:

Maderas Prensadas Cholguán S.A.

agustinas 1070, 4º piso, teléfono 711184, santiago

# **ANTECEDENTES**

**CONSEJO NACIONAL N° 124  
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**

**SANTIAGO 16 y 17 de MAYO, 1996**

# CONSEJO NACIONAL N° 124

## Santiago, 16 y 17 de mayo de 1996

### INDICE

#### Primera Parte

1.	CONSEJO	
	Nómina de Autoridades de la Cámara .....	1
	Programa de la 124ª Reunión del Consejo Nacional .....	2
2.	INFORMES	
	*Delegaciones Regionales	
	Arica .....	4
	Iquique .....	12
	El Loa (Calama) .....	22
	Antofagasta .....	27
	Copiapó .....	32
	La Serena .....	38
	Valparaíso .....	40
	Rancagua .....	49
	El Maule (Talca) .....	51
	Concepción .....	54
	Temuco .....	59
	Valdivia .....	61
	Osorno .....	63
	Puerto Montt .....	65
	Coyhaique .....	71
	Punta Arenas .....	73
	*Comités Gremiales	
	Obras Públicas .....	77
	Contratistas Generales .....	83
	Vivienda Pública .....	90
	Vivienda e Inversiones Inmobiliarias del sector Privado .....	93
	Especialidades .....	100
	Proveedores .....	102
	Industriales .....	105

3.	<b>ANEXOS</b>	
	Inversión en Construcción	
	1994 - 1995 y proyectada 1996 .....	111
	Infraestructura de Uso Público	
	Inversión efectiva 1994 y estimada 1995 .....	112
	Construcción de viviendas según segmentos	
	del mercado habitacional 1993 - 1996 .....	113
	Catastro de Proyectos de Inversión en	
	Infraestructura Productiva Privada .....	114

**PLAN ESTRATEGICO DE LA CAMARA CHILENA  
DE LA CONSTRUCCION  
Estrategias orientadas hacia el exterior de la Cámara**

Desarrollo Urbano y Gestión Territorial .....	126
Informe Ejecutivo .....	190
Anexos .....	204
Institucionalidad de la Infraestructura en Chile .....	220
Informe Ejecutivo .....	288
Anexos .....	293
Nuevas líneas en el Desarrollo de la Vivienda .....	304
Informe Ejecutivo .....	335
Anexos .....	343

## **Segunda Parte**

**Estrategias orientadas hacia el interior de la Cámara**

Desarrollo de la Organización Interna de las Empresas .....	1
Informe Ejecutivo .....	174
Anexos .....	186
Gestión de Proyectos	
a) Relación con los mandantes .....	199
Informe Ejecutivo .....	224
Anexos .....	233
b) Forma en que se abordan y manejan los proyectos .....	248
Informe Ejecutivo .....	277
Anexos .....	280



# CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

## DIRECTORIO

1995 - 1996

Presidente **Eugenio Velasco Morandé**  
 Primer Vicepresidente **Hernán Doren Lois**  
 Segundo Vicepresidente **Juan Blanchard Gana**  
 Past Presidente **Víctor Manuel Jarpa Riveros**

Directores **Andrés Alemany Méndez**  
**Edgar Bogolasky Sack**  
**Enrique Bone Pedraza**  
**Rafael Calderón Sagner**  
**Fernando Carreño Barrera**  
**Oscar Escárate Arancibia**  
**Miguel Angel Fredericksen González**  
**Barham Madain Ayub**  
**Leopoldo Lorenzini Teperman**  
**Mario Olatte Silva**  
**Luis Vásquez Medel**

Asesores del Directorio **David Frías Donoso**  
**Sergio May Colvín**

## PRESIDENTES DE LAS DELEGACIONES REGIONALES

Delegación Regional Arica **Jorge Matus de la Maza**  
 Delegación Regional Iquique **Carlos Jiménez Jiménez**  
 Delegación Regional El Loa **Víctor Realini Saldaña**  
 Delegación Regional Antofagasta **Agustín Samsó Sivori**  
 Delegación Regional Copiapó **Antonio Pardo Kallens**  
 Delegación Regional La Serena **Iván Humberto Araos**  
 Delegación Regional Valparaíso **Octavio Pérez López**  
 Delegación Regional Rancagua **Eduardo Bortone Domínguez**  
 Delegación Regional El Maule **Jorge Cruz Weston**  
 Delegación Regional Concepción **Guillermo Porter Álvarez**  
 Delegación Regional Temuco **Jaime Cordero Cuevas**  
 Delegación Regional Valdivia **Guillermo Freund Neumann**  
 Delegación Regional Osorno **Orlando Monsalve Puschel**  
 Delegación Regional Puerto Montt **Leopoldo Schumacher Guarda**  
 Delegación Regional Coyhaique **Héctor Rodríguez Cayada**  
 Delegación Regional Punta Arenas **Daniilo Fernández Radic**

## ADMINISTRACION

Gerente General **Bias Bellolio Rodríguez**  
 Gerente de Servicios Gremiales **Jaime Reyes Gutiérrez**  
 Jefe Depto. Legal **Augusto Bruna Vargas**  
 Jefe Depto. de Estudios Técnicos **Isidoro Latt Arcavi**  
 Jefe Depto. de Estudios Económicos **Pablo Araya Paez**  
 Subgerente Servicios Gremiales **Juan Manuel Irrazábal Wood**  
 Subgerente de Operaciones **Carlos Amenábar Tirado**  
 Jefa Depto. de Contabilidad y Finanzas **Olga Calderón Brito**  
 Jefa Depto. Servicios Gremiales **Irma Contreras Meza**  
 Relacionadora Pública **Patricia Martínez Koch**

## COMITES GREMIALES

### - COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS DEL SECTOR PRIVADO

Presidente **José Molina Armas**  
 1º Vicepresidente **Eduardo Waissbluth Subelman**  
 2º Vicepresidente **Bernardo Echeverría Vial**

### - COMITE DE VIVIENDAS DEL SECTOR PUBLICO

Presidente **Fernando Jara Aninat**  
 1º Vicepresidente **Rogelio González Yáñez**  
 2º Vicepresidente **Eugenio Cisternas Zañartu**

### - COMITE DE CONTRATISTAS GENERALES

Presidente **Raúl Gardilic Rimassa**  
 1º Vicepresidente **Gustavo Arriagada Serendero**  
 2º Vicepresidente **Pedro Pablo Pizarro Valenzuela**

### - COMITE DE OBRAS PUBLICAS

Presidente **Juan Pablo Aylwin Jofré**  
 1º Vicepresidente **Sergio Icaza Pérez**  
 2º Vicepresidente **Hernán Tobar Barra**

### - COMITE DE ESPECIALIDADES

Presidente **Lorenzo Sáenz García**  
 1º Vicepresidente **Fernando Pérez Moore**  
 2º Vicepresidente **Fco. Javier Rivera Mardones**

### - COMITE DE INDUSTRIALES

Presidente **F. Javier Izquierdo van der Valk**  
 1º Vicepresidente **Felipe Maturana Zamora**  
 2º Vicepresidente **Nicolás Moreno Sepúlveda**

### - COMITE DE PROVEEDORES

Presidente **Víctor Garrido Muñoz**  
 1º Vicepresidente **Max Correa Rodríguez**  
 2º Vicepresidente **Miguel Fleischmann Furth**

## COMISIONES ASESORAS

### - Comisión de Socios

Presidente **Raimundo Alemparte Pérez**

### - Comisión Permanente de la Vivienda

Presidente **Jaime Muñoz Peragallo**

### - Comisión Laboral

Presidente **Cristián Boetsch Fernández**

### - Comisión de Urbanismo

Presidente **Eugenio Cienfuegos Brunet**

### - Comisión de Infraestructura

Presidente **Roberto Acevedo Aspeé**

### - Comisión de Infraestructura Sanitaria

Presidente **Alejandro Fuenzalida Cifuentes**

### - Comisión de Infraestructura Eléctrica y Comunicaciones

Presidente

### - Comisión de Investigación y Desarrollo Tecnológico

Presidente **Tadashi Asahi Senda**

### - Comisión de Concesiones

Presidente **Víctor Manuel Jarpa Riveros**

### - Comisión de Legislación

Presidente **José Alberto Bravo Lyon**

### - Comisión Protección del Medio Ambiente

Presidente **Luis Pertuzé Iglesias**

### - Comisión de Relaciones Económicas Internacionales

Presidente **Walter Chinchón Bunting**

### - Comisión de Vialidad Urbana

Presidente **Otto Kunz Sommer**

### - Comisión de Ética y Disciplina

Presidente **David Frías Donoso**

### - Comisión Ejecutiva Plan Estratégico

Presidente **Luis Nario Matus**

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION  
CONSEJO NACIONAL N° 124**

**PROGRAMA**

**JUEVES 16 DE MAYO**

- 13.30 hrs. : Reunión-almuerzo Mesa Directiva y Directores que desean asistir, con Presidentes de Delegaciones Regionales (2° Piso).
- 16:30 a 17:30 hrs. : Reunión conjunta de Mesa Directiva Cámara con Presidentes de Delegaciones Regionales y Presidentes de Entidades de la Red Social (3er. Piso).
- 17:30 a 18:30 hrs. : Reuniones, previamente concertadas, de Presidentes de Delegaciones Regionales con Presidentes de Entidades (3er. Piso).
- 18:30 hrs. : Exposición del Economista señor Jorge Desormeaux, sobre **Coyuntura Macroeconómica Nacional** (invitados totalidad de señores Consejeros Nacionales) (3er. Piso).

**VIERNES 17 DE MAYO**

- 09:00 hrs. : Cuenta de la Actividad Relevante del período noviembre '95 - abril '96, a cargo del Presidente Nacional de la Cámara (2° Piso).
- 09:30 a 10:15 hrs. : Exposición del Profesor señor Víctor Küllmer sobre **Globalización de los Mercados.**
- 10:15 a 11:15 hrs. : Exposición del señor Juan Obach, Presidente de MASISA, sobre **Internacionalización de los Mercados: Experiencia de una empresa nacional.**
- 11:15 hrs. : Café.
- 11:45 hrs. : Informe de temas relevantes de Delegaciones Regionales, de Comités Gremiales y del Consejo de Acción Social.
- 13:30 hrs. : Almuerzo (3er. piso).

- 15:00 a 18:30 hrs. : **Presentación de Informes sobre las 5 Areas Prioritarias del Plan Estratégico de la Cámara Chilena de la Construcción.**
- 15:00 hrs. : **Introducción a los Informes a cargo de don Luis Nario M., Presidente de la Comisión Ejecutiva del Plan Estratégico.**
- 15:10 hrs. : **Primer Tema Desarrollo de la Organización Interna en las Empresas, Coordinadores Sres. Patricio Mena y Alberto Ureta.**
- Segundo Tema Gestión de Proyectos:**
- a) La relación con los mandantes, Coordinadores Sr. Gustavo Arriagada y Srta. Marcela Fuenzalida.**
- b) Forma en que se abordan y manejan los Proyectos, Coordinador Sr. Fernando Yáñez.**
- Tercer Tema Desarrollo Urbano y Gestión Territorial, Coordinadores Sres. Eugenio Cienfuegos y Rodrigo Rojas.**
- 17:00 a 17:15 hrs. : **Café**
- Cuarto Tema Institucionalidad de la Infraestructura en Chile, Coordinadores Sres. Roberto Acevedo y Pedro García.**
- Quinto Tema Nuevas Líneas en el desarrollo de la Vivienda, Coordinadores Sres. Jaime Muñoz y Sergio Almarza.**
- 18:30 a 19:30 hrs. : **Temas que deseen abordar los señores Consejeros Nacionales. Término de la Reunión N° 124 del Consejo Nacional.**
- 21:30 hrs. : **Cena de Clausura en Centro de Eventos Casapiedra con señora y con la asistencia de S.E. el Presidente de la República y autoridades. Discurso del Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción.**

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

**I. DIRECTORIO DE LA DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

Presidente	:	Sr. Jorge Matus de la Maza
Primer Vicepresidente	:	Sr. Bernardo Aguilera Cabrera
Segundo Vicepresidente	:	Sr. Ricardo Muixi Decona
Past Presidente	:	Sr. Jorge Romero Ossio
Directores	:	Sr. René Herrera Leyton Sr. José Ponce Paredes Sr. Angel Kukulis Espejo
Consejeros Nacionales	:	Sr. Oscar Escárate Arancibia Sr. Jorge Romero Ossio
Director Nacional Zona Norte	:	Sr. Oscar Escárate Arancibia
Delegada Regional	:	Sra. Jacqueline Correa L. de G.

**II. MOVIMIENTO DE SOCIOS**

Número de Socios	:	62
Informado Consejo 123	:	57

Aumento de Socios en el período	:	5
------------------------------------	---	---

**III. ACTIVIDADES REALIZADAS**

**24 Y 25 de noviembre de 1995**

La Delegación Regional de Arica de la Cámara Chilena de la Construcción, patrocinó junto a otras empresas, el Seminario "Comercio Exterior, inversión y desarrollo; La Ley Arica y su impacto en la subregión". Organizado por el Centro de Estudios Regionales de la Universidad de Tarapacá (Ceuta).

**05 y 06 de diciembre de 1995**

La Delegación apoya el desarrollo del Seminario "Medio Ambiente y desarrollo sustentable del Plan Arica-Parinacota". Organizado por la Comisión Nacional del Medio Ambiente.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

**06 de diciembre de 1995**

La Delegación organizó, a través del Comité de Contratistas y junto al Instituto Chileno del Asfalto y la Dirección Nacional de Vialidad el Seminario "Pavimentos asfálticos para vías urbanas y rurales".

**11 de diciembre de 1995**

Se realiza en la oficina de la Delegación la última reunión de Directorio correspondiente al año 1995.

**20 de diciembre de 1995**

Se realizó en el Hotel Arica de nuestra ciudad, la cena del trabajador destacado, que contó con la participación de los mejores trabajadores de cada empresa socia de esta Delegación. Junto a esta actividad, se realizó el lanzamiento oficial de nuestra revista "Proyectos y Obras", oportunidad en que el Presidente de la Delegación don Jorge Matus, dirigió unas palabras a los asistentes, las que finalizaron con un champañazo por la celebración de tan importante logro.

Inserto también en este cierre anual de actividades, se encontraba el reconocimiento a tres empresas destacadas, por sus inversiones en la zona, lo que contribuirá a cambiar el rostro a la ciudad de Arica. Las empresas galardonadas fueron:

- 1.- Sociedad Constructora Rados y Glasinovic S. y Cía. S.A.
- 2.- Inmobiliaria Las Palmas del Mar S.A. (Condominio Tiwanaku)
- 3.- Empresa Constructora Paros S.A. (Edificio Skorpio)

**27 de diciembre de 1995**

El Alcalde de Arica, Sr. Iván Paredes Fierro, solicita una reunión con carácter de urgente a la Mesa Directiva de la Cámara Chilena de la Construcción Delegación local, la que se realiza el mismo día a las 19:00 horas en las dependencias de la Municipalidad. El tema de esta reunión fue lo que se llamó luego "Operación Chinchorro", y la solicitud del Sr. Alcalde fue derivada a empresas socias de la Cámara, quienes cooperaron en forma particular y anónima, llevando a cabo la pavimentación de un tramo de 102 metros de largo por 7 metros de ancho en la carretera Panamericana Norte, en unos terrenos de propiedad del fisco peruano denominados, "El Chinchorro". El aporte de estas empresas socias se basó en la mano de obra y maquinarias que pusieron a disposición del municipio. La

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

coordinación y supervisión de los trabajos estuvo a cargo de don Jorge Matus, (Antecedentes de lo ocurrido fueron transmitidos en su oportunidad al Presidente de la Cámara Sr. Eugenio Velasco, por el Presidente de la Delegación don Jorge Matus).

**02 de enero de 1996**

Primera reunión correspondiente al año 1996, convocada por la Comisión editora de la Revista Proyectos y Obras, quién invitó a la Mesa Directiva de la Delegación. El tema tratado fue un análisis de la primera edición de la revista Proyectos y Obras. Esta edición fue distribuida de la siguiente manera: Socios Delegación local, Cámara central y 14 Delegaciones Regionales, autoridades a nivel provincial y regional, a las organizaciones gremiales de la provincia, a las Instituciones del sector de la construcción y turismo de Perú, Bolivia, Brasil y Paraguay. Se distribuyeron 1.000 ejemplares.

**10 de enero de 1996**

El Presidente de la Delegación Regional de Arica, don Jorge Matus, es invitado como tal a integrar el Directorio de la Fundación Paz Ciudadana

**16 de enero de 1996**

Se recibe en la oficina de la Delegación, la visita de personeros bolivianos, quienes consultan todas las garantías otorgadas por la Ley Arica, para posibles inversiones en la zona. Es relevante este hecho, porque desde hace ya un buen tiempo, la oficina es muy recurrida para requerir este tipo de información y para esta Delegación ha sido muy importante el Informativo Legal N°15/95 (emitido con fecha 06 de noviembre de 1995), que se refiere a la Ley N°19.420 emitido por el Departamento Jurídico de la Cámara.

**23 de enero de 1996**

Se realizó en el Hotel Arica la charla de Promat Chile S.A. dictada por el arquitecto señor Ricardo Daly, dirigida a profesionales de la construcción sobre "Protección pasiva contra incendios en edificios". Esta actividad se insertó dentro de la primera asamblea mensual de socios año 1996 de la Delegación Regional de Arica de la Cámara Chilena de la Construcción. En la misma, el Presidente de la Delegación, informa sobre la recepción de las bases para la FIA'96 (Feria Internacional de Arica), que se desarrollará desde el 16 al 26 de mayo del presente año, el señor Matus espera al igual que el año pasado, contar con una participación activa de los socios de esta Delegación Regional. Recordó además que el stand presentado el año pasado por nuestro sector, fue distinguido con una masiva asistencia, tanto de autoridades durante la inauguración de la Feria, como de gran cantidad de público durante los días en que se desarrolló el evento.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

El Presidente, informa a los asociados, sobre el receso de actividades, que se llevará a cabo durante el mes de febrero del presente año, en lo que dice relación con reuniones tanto del Directorio, como de asamblea de socios. La oficina de la delegación seguirá su funcionamiento administrativo normal.

**12 de marzo de 1996**

1. Se realizó en Hotel Arica la charla de Industrias Chilenas de Alambre S.A., denominada "Inchalam presente en el Norte" y que contó con el patrocinio de la Cámara Chilena de la Construcción Delegación local.
2. Se envía al Congreso (a los 4 parlamentarios por la zona) una minuta con observaciones y propuestas de modificaciones a la Ley Arica N°19.420, para su difusión y discusión. Esta fue elaborada por el Presidente de la Delegación Regional. El envío obedece a que en esta fecha la Comisión de Hacienda del Senado, se reuniría en sesión ordinaria para ver el tema (Modificaciones a la Ley Arica). Se envió copia de este informe al Departamento Jurídico de la Cámara Chilena de la Construcción, a la Intendencia Regional y a la Gobernación Provincial.
3. Se recibió con esta fecha, en la oficina de la Delegación Regional, la carta emitida por la Empresa de Servicios Sanitarios de Tarapacá S.A. N°295 dirigida al Intendente Regional, informando del acuerdo de Directorio de esa Institución referente a rechazar las solicitudes de factibilidad de servicio de agua potable y alcantarillado que se presenten en adelante en la ciudad de Arica y que guarden relación con áreas que estén fuera de los territorios operacionales atendidos por la empresa. Todo lo anterior debido al déficit en el abastecimiento de agua potable en esta ciudad.

A raíz de lo anteriormente expuesto, el presidente de esta Delegación Regional realizó un informe denominado "El problema de agua en Arica", el cual complementado con otros antecedentes ha sido transmitido a la Cámara en Santiago (Servicios Gremiales), al Ministerio de Obras Públicas, señor Ricardo Lagos, al Ministro Vicepresidente de CORFO, señor Felipe Sandoval, a los 4 Parlamentarios por la zona para su conocimiento y difusión, y a los ejecutivos de la Empresa de Servicios Sanitarios de Tarapacá S.A.

En la Asamblea mensual de socios N°02/96, realizada con fecha 20 de marzo, don Jorge Matus invita a los socios interesados en conformar una comisión especial para tratar el tema. Esta comisión, fue ratificada en la sesión de Directorio N°3/96 (03 de abril) en donde se acuerda una reunión en conjunto con la Empresa de Servicios Sanitarios de Tarapacá y ejecutivos de Corfo.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

Se acuerda además en dicha sesión y una vez reunidos los antecedentes manejados por ambas partes, gestionar con nuestra Directiva Nacional, una reunión con el Presidente de la República para plantear el tema.

El domingo 7 de abril, aparece publicado en la prensa local, el informe realizado por el Sr. Matus; al día siguiente, ESSAT Iquique, solicita una reunión con la Directiva local de la Cámara, la que se realizó el martes 9 en la oficina de la Delegación. En dicha reunión ESSAT expuso en que etapa de desarrollo se encuentra el proyecto elaborado por CORFO, sus fuentes de recurso y los plazos de puesta en marcha. En esta ocasión se acordó en conjunto con ESSAT, diferir la reunión de abril para una fecha posterior al 20 de mayo, para efecto de presentar (ESSAT) resultados concretos respecto al rendimiento de los pozos de explotación y financiamiento. Tentativamente se fijó entre el 22 y 24 de mayo.

**14 de marzo de 1996**

Se envió carta a los Colegios Profesionales de arquitectos, ingenieros y constructores civiles, invitándolos a manifestar su posición frente a la carta N°292 de ESSAT.

**20 de marzo de 1996**

**Se realiza la 2ª Asamblea mensual de socios, entre otros puntos, además de los anteriormente referidos, se trataron:**

**A) Feria Internacional de Arica**

El Presidente recordó a los asistentes, que esta Feria se realizará desde el 16 al 26 de mayo en el estadio Carlos Dittborn de Arica, invitó a participar a los socios de esta Delegación en el pabellón Cámara, el cual contará además de su infraestructura propia con una mini-sala dentro del recinto ferial, lo que permitirá a los expositores dictar charlas durante los 10 días que dura el evento.

El señor Matus informó de su gestión en Santiago al reunirse con don Sergio May C., Vicepresidente del Consejo de Acción Social de la Cámara Chilena de la Construcción, quien comprometió el apoyo financiero del C.A.S. para que aquellas Entidades que no se presenten en stands independientes lo hagan en un solo stand.

El C.A.S. como en años anteriores también nos proporcionará pannelerías y demás material corporativo para así resaltar y destacar aún más la presencia de la red social de la Cámara en la Feria.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

**B) Sociedad de Servicios**

Don Jorge Matus plantea que debido al aumento de servicios que ofrece la Cámara a sus asociados (venta de avisos en la revista de la Delegación, venta de stands en FIA'96) se hace necesario crear una figura que nos permita obtener un giro comercial como empresa, esta figura ya se ha creado en otras Delegaciones de la Cámara que se han visto en las mismas circunstancias, pues así se puede obtener un financiamiento adicional al que obtenemos por efecto de cuotas sociales y el apoyo que nos otorga la Cámara en Santiago, mensualmente. Una vez que esté definida esta Sociedad de Servicios podemos crear otras actividades que significarían, entre otras cosas, un incremento financiero considerable y muy necesario dadas las muchas actividades que como Delegación desarrollaremos.

A partir de esta figura (Sociedad de Servicios) podemos ir creando nuevos servicios que redunden, en beneficio de la comunidad en general como es por ejemplo, un staf de profesionales para estudio y evaluación de proyectos, además de suplir los requerimientos que muchos, si no todos los organismos públicos, tienen en este sentido.

Como este tema, ya ha sido tratado en dos reuniones de Directorio (diciembre y enero) este acordó contactar al abogado señor Gabriel Ahumada para que nos brinde la asesoría jurídico legal correspondiente.

**C) Revista Proyectos y Obras**

La segunda edición de la Revista, ya ha sido concluida y será presentada al Directorio en la primera semana de abril.

**D) Reunión Red Social en Santiago (28 de marzo de 1996)**

Asistirán a esta reunión, el señor Jorge Matus de la Maza, Presidente de esta Delegación Regional y don Bernardo Aguilera Cabrera, Vicepresidente de la misma.

El Presidente informa que esta reunión se originó a partir del Consejo Nacional N°123, realizado en Puerto Montt, en dicha oportunidad, don Sergio May C., Vicepresidente del Consejo de Acción Social de la Cámara Chilena de la Construcción, expuso un organigrama que reflejaba como estaban relacionadas las Entidades entre si. Al parecer de muchos de los asistentes, este tema debía ser tratado in extenso, por la complejidad que reflejaba, y a partir de esta idea nace la Jornada de la Red Social que se desarrollará el día 28 de marzo.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

**E) Exposición del Servicio Médico de la Cámara Chilena de la Construcción**

Expone la señorita Vilma Gómez, Agente Regional del Servicio Médico de la Cámara Chilena de la Construcción, quien hizo una breve reseña de la Entidad que representa, de sus objetivos y logros y de su presencia nacional desde 1961 (se adjuntó al acta de la asamblea, un díptico explicativo). Anunció además, la pronta apertura de una oficina del Servicio Médico de la Cámara Chilena de la Construcción en la ciudad de Arica.

**27 de marzo de 1996**

Se envía minuta de observaciones y propuestas de modificaciones a la Ley Arica N°19.420, a los cinco organismos locales que integran la Confederación de la Producción y del Comercio, se les invita a analizar los puntos expuestos y agregar nuevos, con el fin de hacer una presentación al Servicio de Impuestos Internos y Ministerio de Hacienda respectivamente. Idealmente esta presentación debería ser realizada en forma individual por cada una de las asociaciones que conforman la Confederación, y así se indicó en el documento referido.

**17 de abril de 1996**

Se realizó la tercera asamblea mensual de socios de esta Delegación Regional, en la cual se plantea la siguiente inquietud para que sea analizada en la sesión de abril de la Coordinadora Nacional: El presupuesto del M.O.P. para la provincia de Arica, en lo que resta de 1996 es 0 (cero); gran parte de los fondos, se va a dirigir a Iquique específicamente al camino Huara-Colchane en licitación internacional. La Delegación Regional de Arica de la Cámara Chilena de la Construcción, solicita una gestión de la Cámara central, para que esta licitación se realice por tramos, para dar oportunidad a las empresas locales de participar en la propuesta.

A propósito de lo planteado se adjuntó en la oportunidad extracto del libro de antecedentes del Consejo Nacional N°123 de Puerto-Montt del Tema N°6 en el punto 1.2. Futuro de Nuestras Empresas.

**IV. PROPOSICIONES**

Tal como se solicitó en la reunión de abril de la Coordinadora Nacional, reiteramos lo referido respecto de hacer un seguimiento (hemos remitido a Servicios Gremiales, los antecedentes necesarios) al problema del agua que afecta a la provincia, y que hoy día alcanza una de las peores crisis de su historia.

Otra materia que es de nuestro interés, que la Cámara lleve adelante, es sobre Infraestructura Portuaria, ya que según publicásemos en la página de actualidad de la revista N°2 de Proyectos y Obras "..... El puerto de Arica, ubicado en pleno centro de la ribera Pacífica de América del Sur, se prepara para ser el moderno

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE ARICA**

---

terminal que sirva de nexo bioceánico que necesitan países como Brasil, Bolivia o Paraguay para acceder a los mercados de Asia y Oceanía, con importante ahorro de tiempo y costos en transporte y navegación...."

**Ley Emporchi**

....Si bien la Ley Arica establece incentivos para este tipo de inversión, corresponde a la Ley Emporchi (Empresa Portuaria de Chile) entregar los mecanismos por el cual se incorporarán los capitales privados en los puertos públicos del país. Esta ley se encuentra en el Senado y se espera una pronta promulgación, en ella el puerto de Arica se transforma en empresa portuaria autónoma.

**Para finalizar nuestra cuenta a este Consejo Nacional, la Mesa Directiva de esta Delegación Regional quiere destacar la labor desarrollada por el Comité de Coordinación Nacional que preside don Hernán Doren, que ha significado para regiones, el plantear con un resultado inmediato, las diferentes situaciones o inquietudes de las Delegaciones de la Cámara Chilena de la Construcción en provincia.**

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

**I. DIRECTORIO DELEGACIÓN REGIONAL:**

Presidente	:	Sr. Carlos Jiménez J.
Primer Vicepresidente	:	Sr. Juan Garrido D.
Segundo Vicepresidente	:	Sr. José Miguel Sciaraffia O.
Past Presidente	:	Sr. Jorge Ramírez R.
Directores	:	Sr. Aldo Testa C. Sr. David Rojas I. Sr. Rados Glasinovic S.
Directores Adjuntos	:	Sr. Sergio García C. Sr. Phillippe Nuyens C. Sr. Jorge Pantoja C. Sr. Avelino Marín P.
Consejeros Nacionales	:	Sr. Carlos Jiménez J. Sr. Jorge Ramírez R. Sr. José Miguel Sciaraffia O.
Ejecutivo Regional	:	Sr. Fernando Saavedra S.

**II. MOVIMIENTO DE SOCIOS:**

Número de Socios al 30.03.96	:	65
Número de Socios Informado Consejo N° 123	:	60
Aumento de Socios en el Período	:	5

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

**III. COMISIONES EN FUNCIONAMIENTO:**

**COMISIÓN SERVIU**

Los señores Carlos Jiménez J. y Juan Garrido D., integran esta Comisión, que ha seguido sosteniendo reuniones con el Secretario Regional Ministerial del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y con el Director Regional del SERVIU, en lo referente a los planes de gobierno y a los proyectos en el desarrollo de Viviendas Sociales, Viviendas Básicas, Concesiones y Ciudades Puerto, información que se está entregando.

Se tiene contemplado sostener una reunión con el Seremi del MINVU, en referencia a los planes de autoconstrucción en Alto Hospicio.

**COMISIÓN MUNICIPALIDAD**

Esta Comisión está constituida por los señores José Sciaraffia O. y Jorge Pantoja C., quienes conjuntamente con el Directorio se abocan a dar una solución al problema que afecta a nuestra ciudad tanto tiempo, como lo es el Plano Regulador de Iquique, cuyo Estudio fue entregado al señor Alcalde de la Comuna don Jorge Soria Quiroga, en el mes de febrero pasado, no habiendo recibido hasta la fecha una respuesta a nuestra proposición, a pesar de que la autoridad comunal dio las instrucciones necesarias y un plazo de 45 días para ese efecto.

**COMISIÓN ESSAT**

Integran esta Comisión los Directores señores Juan Garrido D. y Jorge Ramírez R., quienes solicitaron al Directorio una reunión con los Ejecutivos de ESSAT, con el fin de conversar sobre las proyecciones y los diferentes planes de Agua Potable y Alcantarillado para el presente año, debido a los problemas que siguen existiendo en el abastecimiento de este vital elemento.

**IV. RED SOCIAL DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN:**

Mensualmente se reúnen los Ejecutivos de la Red Social que conforman el Comité de Acción Social en nuestra ciudad, manteniéndose la costumbre de que cada institución en cada reunión mensual, debe disertar sobre su representada,

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

dando a conocer nuevos planes y/o proyecciones que tengan para favorecer a los trabajadores integrados al sistema.

Al 30 de noviembre, se estrenó en el Teatro Municipal de Iquique, la Obra de Teatro "Un teléfono de mil números", obra que fuera presentada bajo los auspicios de la Red Social de la Cámara Chilena de la Construcción y esta Delegación Regional, y con la cooperación del Taller Tripartito de la Universidad Arturo Prat, y cuyo tema versara sobre el consumo de drogas y los peligros para nuestra sociedad. Esta obra fue muy bien recibida por los asistentes a dicho evento como también las críticas recibidas posteriormente.

En nuestra ciudad se ha integrado al C.A.S. en el mes de marzo el señor Oscar Arias Fernández, quién asumió como Gerente de Isapre CONSALUD S.A., en reemplazo del señor Eduardo Hoyos Lombardi, que pasó a ocupar el puesto de Gerente de la Clínica Iquique S.A.

**V. ACTIVIDADES:**

**NOVIEMBRE:**

- \* El Ejecutivo Regional asiste a una reunión con el Senador señor Sergio Bitar Ch., y los Gremios Empresariales de Iquique, en la cual se trató sobre el próximo "Encuentro de Presidentes y Representantes Iberoamericanos", que se realizará en nuestra ciudad, en octubre próximo. (02.11.95)
- \* El señor Presidente, don Carlos Jiménez J., acompañado por el Ejecutivo Regional, asiste al Seminario organizado por INACESA con relación al tema "Tecnología del Hormigón", y que fuera auspiciado por nuestra Delegación Regional, la que contó con la asistencia de las empresas constructoras e invitados especiales. (14.11.95)
- \* El señor Presidente asiste a una conferencia sobre "Capacitación, Productividad y Desarrollo Empresarial", y que fuera dictada por la Corporación Santo Tomás de Futuro y Desarrollo. (15.11.95)

**DICIEMBRE:**

- \* Esta Delegación Regional conjuntamente con la Red Social agasajan con un cocktail a todas las profesionales del área, por celebrarse el día de la Secretaría. (05.12.95)

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

- \* El Presidente y Ejecutivo Regional asisten invitados a la charla dictada por la A.F.P. Habitat sobre "Rentabilidad de Inversiones del Sistema Privado de Pensiones", y que es dirigida por el señor Roberto Vásquez J., Agente Local de dicha Institución. (14.12.95)
- \* El Presidente es invitado por el Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo y Director Regional del SERVIU, a la Ceremonia de entrega de 328 Viviendas Básicas del Conjunto Habitacional "Humberstone" en Alto Hospicio. (19.12.95)
- \* El Ministro de Salud don Carlos Massad A., y el Director del Servicio de Salud, Dr. Ramsés Aguirre M. invitan al señor Presidente de la Delegación Regional a la inauguración de la 3ra. etapa del Hospital "Dr. Ernesto Torres G". (18.12.95)
- \* El Ejecutivo Regional asiste invitado a la inauguración de la exposición itinerante "Cosas en el Arte", en los salones del Palacio Astoreca. Esta invitación es efectuada por Revista "Cosas", Zofri S.A. y la Universidad Arturo Prat. (15.12.95)

**ESTUDIO PLANO REGULADOR DE IQUIQUE (14 Y 15 DICIEMBRE, 1995)**

- \* Conjuntamente con los Colegios de Arquitectos, Constructores Civiles e Ingenieros Civiles, además de la cooperación de los Arquitectos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señores Oscar Weber, Santiago Díaz y Aldo Testa, la Comisión Municipalidad integrada por los Directores señores José Miguel Sciaraffia y Jorge Pantoja C., de la Delegación Regional de la C.Ch.C., se reunieron en el Hotel Prat los días 14 y 15 para la Jornada de Trabajo del Estudio del Plano Regulador de la ciudad de Iquique, y de acuerdo a la pauta siguiente:

**I. Identificación principales problemas urbanos:**

- El Plano Regulador no está de acuerdo con el actual desarrollo de Iquique.
- Faltan espacios para equipamiento urbano.
- Falta una política clara para localización industrial.
- El Plano Regulador vigente es muy rígido, no contempla ampliaciones del radio urbano a futuro.
- Falta coordinación entre los servicios. (ESSAT, MOP, SERVIU)
- Centro demasiado reducido.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

- Problemas de vialidad y tránsito.
- Condiciones de subdivisión y edificación inadecuadas.

**II. Orientación Proposiciones: Tres aspectos relevantes:**

- a) Implementación de Medidas de Emergencia.
- b) Adoptar criterios para el estudio del nuevo Plan Regulador.
- c) Aplicación de algunas medidas de administración comunal.

**a) Medidas de Emergencia:**

Se propone la urgente modificación al Plano Regulador vigente y al seccional sur.

**b) Criterios para el nuevo Plano Regulador:**

Se postula que el nuevo Plano Regulador debe considerar la participación de la Cámara y los Colegios Profesionales, adoptando los siguientes criterios.

- La Política Nacional de Desarrollo Urbano.
- El análisis conjunto de antecedentes Sociales, Económicos y Físicos.
- Una nueva zonificación en base a 4 grandes zonas: Industrial, Portuaria, Centro Cívico Comercial, Residencial y Borde Costero.
- La Política Nacional de Uso del Borde Costero.
- La Vialidad Estructurante. (pasando por las 4 zonas y accesos a la ciudad)

**c) Medidas de Administración comunal:**

- Funcionamiento eficiente de los Deptos. de la IMI.
- Existencia de un Cuerpo Normativo. (Decretos y Ordenanzas Municipales)
- Mayor fiscalización.

**III. Conclusiones:**

Seguir trabajando en conjunto IMI y C.Ch.C., más Colegios Profesionales y tramitar urgentemente, las medidas de emergencia propuestas, es decir

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

tramitar las modificaciones al Plano Regulador de los anexos 1 y 2. (14 y 15.12.95)

- \* Sale a circulación el primer ejemplar de la "Revista de la Construcción" que ha sido emitido por esta Delegación a contar del presente mes, y en el futuro, trimestralmente. (14.12.95)
- \* Se pone término a las Actividades del presente año, con una Cena en el Hotel Prat, a la que asisten invitados las principales autoridades de la ciudad, socios y esposas. En esta oportunidad se premia a un trabajador de la Constructora Jupal Ltda., a un trabajador del Comité de Proveedores, SODIMAC S.A., y a un empleado de la Red Social, nominándose este año a la Secretaria de la C.C.A.F. de Los Andes, señora Geilla Rodríguez. (28.12.95)
- \* También se reúnen los miembros de la Red Social con sus esposas, en el Hotel La Gavina, para poner término a las actividades del presente año. (30.12.95)

**ENERO:**

- \* El señor Presidente, don Carlos Jiménez J., acompañado de los Directores señores José Miguel Sciaraffia O. y Jorge Pantoja; los Presidentes de los Colegios de Arquitectos, señor José Maira S., y Constructores Civiles, señor José Gárate G.; y el Delegado del Colegio de Ingenieros de Chile, don José Segura P. se reúnen con la Directora de Obras Municipales, para presentarle las pre-conclusiones del Estudio del Plan Regulador con el fin de que las observaciones y modificaciones efectuadas por esta Comisión, sean consideradas en el nuevo Plano Regulador que está confeccionando el Arquitecto, señor Jorge Poblete Grez. La Directora de Obras Municipales se comprometió dentro del plazo menor posible a dar respuesta a lo solicitado. (01.01.96)
- \* El señor Presidente y Ejecutivo Regional, asisten invitados a la inauguración del "Condominio Mares del Sur", de propiedad de la Constructora Guzmán y Larraín Ltda., y cuenta con la asistencia de su principal socio, señor José Antonio Guzmán, autoridades e invitados especiales. (01.01.96)
- \* El señor Presidente asiste invitado por el Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Iquique, y por el señor Juan Podestá A., Secretario Regional Ministerial de Planificación, al lanzamiento del libro "El Salitre Pasado Imborrable", patrocinado por la familia Machiavello Zerega. (16.01.96)

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

**FEBRERO:**

- \* A la inauguración del Hotel Bellavista, cuyos propietarios señores Sergio Villalobos G. y Carlos Flores R., conforman la Sociedad Hotelera Bellavista Ltda., invitan al Presidente de la Delegación, señor Carlos Jiménez, a este evento. (01.02.96)
- \* La Delegación Regional conjuntamente con los Colegios Profesionales presentan al señor Alcalde de la Comuna don Jorge Soria Quiroga, el "Estudio de Proposición de Modificaciones del Plano Regulador de la Ciudad de Iquique", en presencia de la Directora de Obras Municipales, señora Sonia Valenzuela T., y del Arquitecto encargado de la confección del Plano Regulador, señor Jorge Poblete Grez. (08.02.96)
- \* El señor Presidente, don Carlos Jiménez J., el Past Presidente, don Jorge Ramírez R. y el Ejecutivo Regional, don Fernando Saavedra S., en nombre de la Delegación Regional de la C.Ch.C. conjuntamente con la Asociación de Usuarios de ZOFRI y la Asociación de Bancos de Iquique, ofrecen un almuerzo al señor Vice Ministro de Industria y Comercio del Paraguay, Ingeniero Darío Peralta, que es acompañado por el Director General de Aduanas, Dr. Rubén Fatula y por el Director del Gabinete Técnico de Industria y Comercio del Paraguay, Dr. Carlos A. Martínez, en el Hotel La Gavina, ocasión en que se estrechan los lazos de amistad y confraternidad con autoridades de ese país. (12.02.96)
- \* El señor Presidente y Ejecutivo Regional son invitados por el Intendente Regional (S) don Silvia Zerega Z., a una conferencia a cargo del Vice Ministro de Industria y Comercio del Paraguay, Ingeniero Darío Peralta, sobre el tema "Avances Registrados en el Desarrollo de la Industria y Comercio del Paraguay con el Mercosur". (13.02.96)
- \* El Ejecutivo Regional en representación de la C.Ch.C. asiste al entierro de los seis trabajadores de la Empresa socia NOMIX S.A., fallecidos trágicamente en un accidente carretero, cuando asistían a sus labores habituales. (15.02.96)
- \* El señor Presidente se reúne con la Secretaria Regional Ministerial de Bienes Nacionales, señorita Antonella Sciaraffia E., para tratar asunto relacionado con los terrenos para el Complejo de la Corporación de Deportes, denominado "Tres Islas". (15.02.96)
- \* Se efectúa la primera Reunión de Directorio del presente año, en la cual se dio a conocer el Balance del período 1995, y el presupuesto tentativo para el año 1996.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

También se dio a conocer el término del Estudio del Plano Regulador y los problemas con la ampliación de las nuevas oficinas adquiridas por la Cámara. (27.02.96)

**MARZO**

\* Se efectúa la reunión de Directorio, a la que son invitados los ejecutivos de ESSAT, señores Reinaldo Delgadillo V., Gerente General; el señor Jorge Alarcón O., Gerente de Ingeniería; y el señor Gabriel Rojas G., Relacionador Público de la Empresa, quienes dan a conocer lo que se está realizando y lo que se pretende lograr en relación al agua potable y alcantarillado en la I Región.

Señala que en el año 1995, en base a una exigua planificación realizada en los meses de febrero, marzo y abril, que finalmente se constituyó en un programa de administración, hubo resultados importantes de destacar, ya que por primera vez la empresa obtuvo cifras positivas de \$ 622.000.000. Manifiesta, además, que detrás de estas cifras, hay un cambio fundamental que parte de la mentalidad de la gente que participa en la empresa enfocándose hacia el cliente y a tener la predisposición a dar una solución a largo plazo al tema del agua potable de la Primera Región, ya que el déficit ha sido permanente, exceptuando a Arica el año 1993, en que se permitió habilitar una serie de sondajes, que permitió dejar con un abastecimiento continuo las 24 horas del día a la ciudad durante un lapso no mayor a 4 ó 5 meses, pero que lleva a señalar otro de los elementos importantes dentro de las cifras del Balance que se relacionan con los Programas de Inversión de la Empresa.

Con respecto al programa del año 1994 del Presupuesto de Inversión estipulado en \$ 2.800.000.000, sólo pudieron invertir \$ 2.000.000.000, quedando \$ 800.000.000 sin posibilidad de inversión (lo que produjo arrastre para 1995). Además que los volúmenes a invertir no dependen de la empresa, sino del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Economía, que aprueban en definitiva los presupuestos de la empresa.

Considera que los Planes de Desarrollo implican grandes y fuertes inversiones en Arica e Iquique, y la necesidad de participación del capital privado en estas localidades, para lo que se habla de US\$ 280.000.000, para lo que se pretende desarrollar en los primeros tres años y que permitiría resolver el problema de demanda de agua potable, incluyendo obviamente los aumentos demográficos programados para los próximos 25 años. Se plantea que en Iquique habrá un 2,53% de crecimiento poblacional, esperándose que estas cifras sean las

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

correctas, y estimándose que la población de Iquique, superaría la de Arica el año 2006, con estas proyecciones se estima un aumento de 100% en la cobertura de agua potable, que están definidas en los Planes de Desarrollo de la Empresa.

Con respecto a las fuentes de financiamiento de las obras, indica que en el caso de Arica, el Presidente de la República comprometió los recursos necesarios para concretar el Plan Arica; y en el caso de Iquique, comenta que se está solicitando autorización de endeudamiento a MIDEPLAN, habiéndose presentado el proyecto del sector denominado El Carmelo, y que está evaluando económicamente con tasas de descuento, resultando rentable para la empresa a manera de poder cubrir créditos evaluados en 6,8 ó 9% de interés anual, que equivale a alrededor de un 6,5% a 7% en estos momentos, pero que hay gobiernos y proveedores que podrían dar un crédito aún en mejores condiciones, por lo que se está evaluando en términos bastantes negativos de 2,5 ó 3 puntos, respecto de la tasa que hoy en día se puede conseguir (12.03.96)

- \* Con el patrocinio de la Delegación Regional, se efectúa la presentación en nuestra ciudad de la Empresa Industrias Chilenas de Alambre S.A. INCHALAM, al que asisten invitados los socios de la Delegación y particulares. Este evento se denominado "INCHALAM presente en el Norte" y fue presentado por los señores Gerente Comercial don Juan Carlos Aliste, Subgerente Comercial don Eduardo Bastidas A., y Jefe de Marketing don Humberto Saavedra P. (13.03.96)
- \* El señor Presidente es invitado por el Senador Sergio Bitar Ch. a una reunión en que se expone la preparación del programa sobre "La Cumbre de Ministros del Area Social Economía de Iberoamérica a realizarse en Iquique, en el mes de Septiembre próximo, y para preparar la agencia de La Cumbre Presidencial a realizarse en el mes de Noviembre de 1996 (18.03.96)
- \* El Director señor Jorge Pantoja C., Miembro de la Comisión de Estudio Plano Regulador, asiste invitado por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, a la exposición de la 1era Etapa del Estudio de Uso de Suelo del Borde Costero, que se realiza en el Palacio Astoreca (21.03.96)
- \* Invitado por el señor Mario Fuenzalida Kessler, Presidente del Directorio de Hoteles Trasandino S.A., asiste el señor Presidente de la Delegación a la inauguración del Hotel Holiday Inn Express en nuestra ciudad (22.03.96)
- \* El Presidente y los Directores señores Jorge Pantoja C., y Avelino Marín P., asisten a una reunión invitados por el Director Regional del Ministerio del Trabajo, en la

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN REGIONAL DE IQUIQUE**

---

que se da a conocer el Instructivo Nacional referente a la fiscalización sobre Higiene y Seguridad en las construcciones que se realizará próximamente (25.03.96)

- \* El Ejecutivo Regional asiste en representación del Presidente, a la entrega de Subsidios Habitacionales, que se realiza en el Colegio de Profesores (27.03.96)
- \* El señor Presidente don Carlos Jiménez J., y el Primer Vicepresidente don Juan Garrido D., asisten a la invitación cursada por el señor Presidente Nacional, a la Jornada de la Red Social que se lleva a efecto en Santiago (28.03.96)
- \* El Ejecutivo Regional asiste a la invitación cursada por la Cía. Minera Doña Inés de Collahuasi, por motivo de la Iniciación de Actividades en la Primera Región, y que se efectuará en el Hotel Prat (27.03.96)

**ABRIL:**

- \* Con el patrocinio de esta Delegación Regional se lleva a efecto la presentación en nuestra ciudad de la Empresa VCL Cisternas Especiales de Construcción S.A.. y en la que se ofrece una Charla Tecnológica dirigida a los Empresarios de la Construcción, en especial de la Minería, y que fue dictada por el señor Andrés Avendaño, Ingeniero Civil de la Universidad de Chile, y Ejecutivo de dicha empresa, que era acompañado por el Gerente Comercial señor Erik Palos (10.04.96)
- \* El señor Presidente asiste invitado a una Reunión de la Asociación de Industriales de Bajo Molle, en el Hotel de Gavina, la cual trató acerca de la Cía. Minera Doña Inés de Collahuasi, en la que se trata en referencia a que la mano de obra, servicios, construcciones, etc., se de preferencia a empresas de la ciudad, siempre y cuando éstas tengan la capacidad económica, maquinarias, etc., y no tener que acudir a empresas foráneas, como sucede en otras ciudades cuando se efectúan inversiones tan importantes como la que están haciendo en esta oportunidad, para lo cual, se les solicitará el Programa de Inversiones a corto, mediano y largo plazo, sobre las inversiones mas relevantes a efectuar en la Región (12.04.96)

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE EL LOA**

---

**1. DIRECTIVA ACTUAL DE LA DELEGACION:**

Presidente	:	Sr. Víctor Realini S.
Vicepresidente	:	Sr. Domingo Villanueva A.
Segundo Vicepresidente	:	Sr. Pedro Hidalgo B.
Primer Director	:	Sra. Carmen Gómez M.
Segundo Director	:	Sr. Eduardo Ponce R.
Tercer Director	:	Sr. Antonio Jara del Pino
Cuarto Director	:	Sr. Enrique Silva A.
Consejeros Nacionales	:	Sr. Víctor Realini S. Sr. Antonio Jara del Pino
Ejecutiva Regional	:	Sra. Ana Catalina Pereira T.

**2. INFORME DE ACTIVIDADES REALIZADAS**

**2.1 Generalidades:**

Con gran esfuerzo y dedicación se ha ido consiguiendo un grupo de socios más participativos los que han hecho que esta Delegación se fortifique y se mantenga con un nivel de actividad superior a los anteriores años. Dadas estas condiciones nos ha sido posible mantener contacto continuo con las autoridades regionales, provinciales, comunales y parlamentarios de la zona. En definitiva, nos ha sido posible mantener una presencia importante en el quehacer de la Provincia del El Loa.

**2.2. Situación del Mercado:**

Es motivo de gran preocupación para nuestra Delegación la situación que se ha dado con los grandes proyectos que se están desarrollando en nuestra Provincia y, en general, con la actividad productiva donde las empresas locales no han tenido ni tienen participación. Este problema no solamente afecta a nuestra actividad, también lo han sufrido otras actividades tales como el comercio donde se encuentran nuestros socios proveedores.

En los proyectos de Minsal y El Abra, nuestras empresas tuvieron escasa participación: en Minsal nada, y en El Abra muy poca. En este último algunas empresas participaron como subcontratistas de empresas de subcontratistas del

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE EL LOA**

---

Consortio BSK, encargadas de actividades como movimientos de tierra, líneas de alimentación eléctrica, de agua, y campamento. Las experiencias vividas en estos casos no fueron muy buenas en general, hubo mucha manipulación de los precios ofertados, resultados de las licitaciones que no se conocieron nunca, demoras en las cancelaciones de los estados de pago, y en algunos casos, estados de pago que aún mantienen impagos. Lo más defraudante de esta situación, es que se trata de empresas extranjeras y nacionales ligadas en su mayoría a nuestra Cámara de la Construcción, donde siempre se analiza y se rechazan las actitudes prepotentes de los clientes, el remate de precios, la falta de transparencia y una serie de otros aspectos que dañan la sana convivencia. Al parecer falta consecuencia entre lo que se dice y lo que se hace.

En lo que respecta al proyecto Radomiro Tomic, nuestra Delegación ha realizado gestiones, planteando a las autoridades nuestros puntos de vista, para que no se repita la situación vivida con el proyecto El Abra, es así como han cambiado algunas formulas iniciales que apuntaban a repetir la modalidad de contrato usada en dicho proyecto y se consiguió que se licitara la administración del proyecto, que el administrador solo administre, y no construya y que se licitarán paquetes de proyectos. Con esto creemos que se favorecen nuevamente grandes empresas pero, a la vez a un mayor número de ellas y esperamos que éstas nos hagan participe de partes de estos subproyectos. Es preciso hacer presente que nuestras empresas cuentan con personal calificado y con recursos para proyectos de esta naturaleza, pues nuestra actividad ha estado ligada a la gran minería y, en especial, a las División Chuquicamata.

Lo anterior se refiere a las posibilidades que surgen en el período de construcción del proyecto, pero para nuestras empresas y para la comunidad en general es más importante lo que significa un proyecto como éste en el tiempo, es así como planteamos en el momento que se presentó el proyecto y su impacto ambiental, nuestra preocupación por el impacto socio-económico y queremos saber como el proyecto Radomiro Tomic se iba a comprometer con el desarrollo de Calama, haciendo presente que si se construía un campamento de operaciones no se favorecía el establecimiento del personal en la ciudad de Calama y, de ser así, el proyecto significaría nada para nosotros y por lo tanto, no nos interesaría su desarrollo. Indudablemente, desde el punto de vista del Proyecto País es importante, pero comprometidos con ello esta comuna ha sustentado por setenta años gran parte de este país y no ha conseguido el desarrollo que merece acorde con las riquezas que posee.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE EL LOA**

---

Después de hecho este planteamiento, se estaría consiguiendo que no se construya un campamento de operaciones en la mina, lo que significaría el establecimiento del personal en Calama, sin embargo, faltaría que determinen un sistema de trabajo normal y no en jornadas especiales, tales como turnos de cuatro días de trabajo por cuatro días de descanso o cualquier combinación similar, que permitiría al personal mantener a sus familias en cualquier parte de Chile y no en Calama. Esta modalidad de turnos especiales, tan usada por las empresas de la minería, se justifica solamente en aquellos casos en que las faenas están ubicadas en lugares alejados de centros poblados, situación que no corresponde a este caso. Por otra parte, este tipo de turnos significa dividir las familias, fórmula que no coincide con las políticas de gobierno en cuanto a reforzar la célula fundamental de la sociedad. Es indudable que la gente debe tener la libertad para elegir, pero la libertad no es la ausencia de restricciones y todo lo que hemos creado, lo que amamos, requiere de normas para su protección; por lo tanto, quien quiera gozar de un buen trabajo en Radomiro Tomic, debería asumir que debe vivir en Calama junto a su familia, condición que debería exigir El Abra puesto que está ubicada a setenta y cinco kilómetros de Calama y que a través de un camino casi exclusivo no se demoran más de cuarenta y cinco minutos en llegar al trabajo, tiempo que supera con creces un trabajador de la construcción que vive en Quilicura, Pudahuel u otra comuna en llegar a su lugar de trabajo en Las Condes. Luego, aquí existe una política con la cual se pretende sacar el mayor beneficio económico para la empresa sin considerar el precio que pagan las familias que, en su gran mayoría, terminarán separadas. Es posible que muchos consideren que nos estamos metiendo en un problema que no nos compete, sin embargo, creemos que estando inmersos en la comunidad y siendo nuestras empresas y nuestras instituciones actores importantes en el desarrollo de ésta, no podemos mantenernos ajenos a los niveles de prostitución infantil, maternidad precoz, nivel de pobreza, niveles de desnutrición infantil y de convivencia informal, producto de políticas poco justas.

Finalmente, resulta incomprensible que estando al lado de estos grandes proyectos como El Abra, Minsal, y Radomiro Tomic, nuestras empresas y nuestro comercio no puedan sacar provecho de ellos; resulta incomprensible que a la comuna de Calama, que con su riqueza es la que más ha producido durante más de medio siglo, le hayan privado de entregar a sus habitantes un mayor bienestar, mejores condiciones de vida, en definitiva, un promedio justo por el sacrificio de poblar estas tierras lejanas, duras y por hacer Patria. No es justo que sigamos sacrificándonos para satisfacer necesidades de comunas del gran Santiago que producen absolutamente nada y que gozan de las mejores

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE EL LOA**

---

condiciones de vida. Generalmente, cuando uno plantea esto, se esfuerzan por justificar que el dinero va a diferentes partes del país, pero lo concreto es que la mayor parte se queda en el gran Santiago, y nos obligan a informarnos, día a día, de cuan congestionado y contaminado está, problema que nos interesa muy poco.

En cuanto a la actividad en torno a la División Chuquicamata podemos decir que esta se ha mejorado notablemente respecto al año anterior y creemos que seguirá en aumento en lo que resta del año.

También, en las obras con recursos públicos hay gran actividad, sobre todo en obras de pavimentación urbana, casetas sanitarias y vivienda financiadas con subsidios. Por otra parte, en cuanto a infraestructura hay que destacar las inversiones hechas en caminos, sobre todo en el camino internacional vía paso de Jama donde se ha comenzado su pavimentación, lo que implicará mejores condiciones para el tránsito vehicular y, por consecuencia, un incremento en la actividad comercial y de perspectivas de intercambio con los países del corredor bioceánico.

**2.3 Actividades realizadas por nuestra Delegación:**

La actividad de nuestra Delegación estuvo en receso en los meses de Enero y Febrero y en el resto del tiempo hemos mantenido nuestra actividad habitual. Es así como, hemos entregado, como comisión bipartita Codelco Chile, División Chuquicamata - Cámara Chilena de la Construcción. Las conclusiones finales del estudio de nuevas bases para licitación de proyectos de construcción para su ordenamiento y aprobación final, trámite que podría concluir en el mes de junio próximo. Por otra parte, se han realizado reuniones con comisiones de la Subgerencia de Ingeniería y Construcción para analizar el poco interés de las empresas por participar en las licitaciones a las cuales la División invita.

También, participamos en el Encuentro Codelco Empresas Colaboradoras, realizado el 14 de marzo recién pasado en la ciudad de Santiago, donde se presentaron las políticas de abastecimiento y contratos de la Corporación y las relaciones Cliente - Proveedor que ellos desean desarrollar, temas que no nos resultaron nada novedosos, pues desde hace algunos años se vienen planteando y en las Divisiones poco y nada se han implementado.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE EL LOA**

---

Finalmente, como ha sido lo habitual en nuestra Delegación, hemos mantenido excelentes relaciones con todas las entidades de la Cámara presentes en nuestra ciudad y, por otra parte, hemos brindado toda nuestra ayuda y apoyo a las entidades que desean instalarse o desean comenzar a operar en Calama. Es así como ha comenzado a operar el Servicio Médico, la Corporación de Capacitación y han incrementado notablemente su actividad, la Corporación Habitacional y la Corporación Educacional.

**3. PROPOSICION DE ACUERDO**

Dada nuestra preocupación por la forma en que se están manejando los grandes negocios, donde los grandes consorcios acaparan la mayor parte de actividad, lo que está produciendo un gran deterioro y un gran peligro, en particular, para las empresas de nuestro rubro, nuestra Delegación desea plantear lo siguiente:

Considerando las condiciones de libre mercado y libre competencia imperante en el mundo, manifestamos compartir las bondades de la libre competencia y el libre mercado y el papel importante que cumple la empresa privada en esto, sin embargo, creemos que en nuestro país se ha llegado a niveles peligrosos en éste ámbito, lo que se ha transformado en una lucha encarnizada, sin control ni restricciones, permitiendo hacer más fuerte al fuerte y más débil al débil, situación que nos puede llevar a consecuencias lamentables en el corto plazo.

Creemos que países líderes en el libre mercado y la libre competencia, tienen regulaciones que les permiten proteger su patrimonio económico, cultural y social.

Posponemos a la Cámara, manifestar su posición respecto de las condiciones que deben regular un libre mercado y una libre competencia.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION ANTOFAGASTA**

---

**1. MESA DIRECTIVA PERIODO 1996**

Presidente : Agustín Samsó Sívori  
Past Presidente : Pedro Garzón Oyanedel  
Primer Vicepresidente : Ramiro Reyes Cabrera  
Segundo Vicepresidente : Emile Ugarte Sironvalle

**DIRECTORES** : Tomás Müller Salomón  
Carlos Tarragó Cardone  
Eric Rovira Rojas  
Igor Buljan Grzicic  
Alvaro Alarcón Jara  
Carlos Claussen Calvo  
Raúl Santander González

**CONSEJEROS NACIONALES** : Pedro Garzón Oyanedel  
Carlos Tarragó Cardone  
Igor Buljan Grzicic  
Alvaro Alarcón Jara

**EJECUTIVA REGIONAL** : Beatriz Arancibia Cerda

**SECRETARIA** : Marinela Patroni Soto

**N° de SOCIOS** : 74

**2. ACTIVIDADES**

**COMISION MINVU**

**Enajenación de Terrenos de Bienes Nacionales**

Las irregularidades en la venta de terrenos, efectuadas por la Secretaría de Bienes Nacionales en el sector norte fue denunciada por esa Delegación, como una situación que debe ser debidamente investigada. Se trata de superficies que alcanzan a más de cuatrocientos mil metros cuadrados.

El valor fijado por el Ministerio de Bienes Nacionales de acuerdo al Decreto N°164 de dicha cartera, es de mil pesos el metro cuadrado, en circunstancias que el valor comercial mínimo es 3,6 veces superior, de acuerdo al valor más bajo de los sitios inmediatamente colindantes.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION ANTOFAGASTA**

---

Se entregó una declaración pública, la cual agrega documentos que obran en poder del gremio, dicho valor es aún inferior a la evaluación fiscal de Impuestos Internos.

Según consta en el mismo decreto antes mencionado, esta empresa cancela el precio de venta con 990 metros cuadrados de construcción, en un conjunto de departamentos ubicados en el sector norte de Antofagasta, para lo cual, se valora el metro cuadrado de construcción a razón de UF.35,35; valor que es superior a lo que se está vendiendo en el sector Avenida Brasil, sector más caro de Antofagasta.

El pasado 21 de octubre el Subsecretario de Bienes Nacionales, don Sergio Vergara Larraín, afirmó que en la situación de los terrenos se encuentra oficialmente terminada para esa Secretaría de Estado, y las aprobaciones respectivas ya fueron hechas por Contraloría. En torno a los criterios usados por el Ministro para elegir a la empresa que se adjudicó este trato, dijo que normalmente lo hacen con firmas que entregan garantías.

Esta Delegación solicitó la intervención del Consejo de Defensa del Estado para que investigue y eventualmente sancione la posible Comisión de Delitos en el caso de ventas de terrenos fiscales denunciado en el parlamento, información que se entregó al Senador Arturo Alessandri Besa, señalando que existieron serias irregularidades en áreas de los sectores Norte y Sur de esta ciudad. Algunos terrenos en los Jardines del Sur, de innegable plusvalía se están vendiendo a UF. 0,17 el metro cuadrado siendo su valor comercial de UF. 3,4 al estar urbanizados. En este mismo sector, el fisco vendió terrenos sin urbanización a UF. 0,66 el metro cuadrado en 1991.

En esta oportunidad se le envió carta a la Ministra de Bienes Nacionales señora Adriana Delpiano Puelma, planteando el tema y además se manifestó nuestra preocupación sobre la excesiva venta de terrenos en cuatro años sin producir un desarrollo significativo, solicitando reglas claras y precisas que den la transparencia que nuestro desarrollo requiere.

El pasado 14 de marzo se recibió respuesta a dicha misiva, en la cual se refiere que para dichos efectos se ha creado un Comité de Modernización, encargado de estudiar, analizar y proponer las medidas pertinentes para obtener una política clara y transparente sobre las materias de su competencia. En este contexto se acusó respuesta, pero se pedirá una explicación más acabada y puntual sobre algunos planteamientos:

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION ANTOFAGASTA**

---

- De qué manera se podrá participar en los proyectos.
- Existirán licitaciones respecto de cada uno.
- El nuevo sistema claro y transparente difiere con la anterior disposición que da facultades al Secretario Regional Ministerial, en casos calificados para realizar la venta directa.

**COMISION PRO-FORMACION DE CORPORACION DE DESARROLLO URBANO  
DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA**

Dada la poca agilidad del Municipio para la planificación y desarrollo urbano de la comuna y región, se han mantenido conversaciones con el Alcalde de la ciudad, Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo y la Comisión de Ordenamiento Territorial, con el fin de darles a conocer las ventajas de formar una Comisión con participación del sector público y privado de manera de afrontar los desafíos del crecimiento que implica el creciente desarrollo minero de la región, el ingreso de Chile al Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la apertura del Corredor Bioceánico, etc.

**COMISION MUNICIPAL**

Se ofreció al Alcalde de esta ciudad la posibilidad que los señores Juan Gálvez, Director de la Dirección de Obras y el señor Oscar Morales, Jefe de la Secretaría Comunal de Planificación, SECOPLAC, viajen a la ciudad de Concepción, con el propósito de capacitarse en el manejo del sistema computacional existente en la Municipalidad penquista. Este sistema se implementó con la finalidad de prestar un mejor servicio, haciendo más expedito los trámites y estudios de planos, disminuyendo el exceso de carga laboral del personal de la Dirección de Obras, permitiendo además, una obtención de mayores recursos, agilizando los cobros de Derechos Municipales.

**COMISION CAPACITACION**

Se acordó en una reunión entre el Presidente de esta Delegación, el Agente de la Corporación Educacional de la Cámara Chilena de la Construcción y el Alcalde de esta ciudad, elaborar programas de Capacitación Laboral para jóvenes que tienen como objetivo formar mando de obra calificada.

Esta Corporación tiene como exigencia para acceder a programas como Chile Joven, disponer de instalaciones físicas donde poder desarrollar estos cursos.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION ANTOFAGASTA**

---

Atendiendo esta necesidad, la Municipalidad a través de la Corporación de Desarrollo Social cederá mediante un convenio las instalaciones físicas del Liceo Industrial.

**Comité Asesor Educación para el Trabajo**

Por iniciativa de la Secretaría Regional de Educación se ha creado esta instancia, que tiene como objetivo principal apoyar una concertación entre el sector público, privado y trabajadores relacionados con la educación técnica de nivel medio, los centros postsecundarios, los programas de capacitación y la cultura en general. Fomentar y fortalecer una amplia cooperación de todos los sectores que de alguna manera estén involucrados en la Educación para el Trabajo, mediante estudios, asesorías, proponiendo políticas y alternativas de financiamiento a autoridades públicas y privadas. Estimular una educación que desarrolle los intereses y capacidades de autogestión empresarial. Asimismo, fortalecer a nivel regional, la vinculación del sector productivo con todos los liceos técnico-profesionales, a fin de modernizar esta modalidad de enseñanza de manera de introducirla al acelerado avance científico-tecnológico y mejorar su calidad.

Este Comité está formado por los diferentes gremios productivos y representantes de las empresas mineras de la región, la cual preside don Agustín Samsó Sívori.

**GESTION RED SOCIAL**

**EXPONOR '95**

Las Entidades de la Red Social, presentes en la Región, presentaron un stand en la Exposición del Norte 1995, Feria Técnica y Profesional, cuyo principal objetivo fue mostrar la identificación y promoción de las actividades comerciales, sociales e industriales que se realizan en la región.

En esta oportunidad participaron : Caja de Compensación Los Andes, Servicio Médico, Corporación Habitacional, AFP Habitat, Mutual de Seguridad, Isapre Consalud, Compañía de Seguros La Construcción, Corporación de Capacitación y Corporación Educacional.

**Proyección del CAR hacia la comunidad**

Debido a la necesidad de proyectar al Consejo de Acción Social en la comunidad, se planteó la alternativa de desarrollar acciones concretas que beneficie directamente a las personas.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION ANTOFAGASTA**

---

Como proyecto específico se acordó trabajar en dos frentes. Uno entregar obras de equipamiento recreacional básico y segundo proporcionar capacitación e información.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

---

**I.- DIRECTORIO REGIONAL:**

Presidente	Sr. ANTONIO PARDO KALLENS
Primer Vicepresidente	Sr. DIXON J. VIGORENA PÉREZ
Segundo Vicepresidente	Sr. HERIBERTO ARANCIBIA FERNÁNDEZ
Past Presidente	Sr. ALEXIS LAFFERTE PASTEN
Directores	Sr. VICENTE GARATE PALMA Sr. FRANCISCO VARGAS PÉREZ Sr. ORLANDO POBLETE OSTOJIC
Consejeros Nacionales	Sr. ANTONIO PARDO KALLENS Sr. HERIBERTO ARANCIBIA FERNÁNDEZ
Nº de Socios	43

**II.- ORGANIZACION DE TRABAJO:**

**A.- COMITES PERMANENTES:**

**a) Vivienda Pública y Privada.**

Presidente: Sr. Dixon J. Vigorena Pérez

**b) Industriales y Proveedores.**

Presidente: Sr. Oscar Lamas Ortíz (INACESA)

**c) Obras Públicas:**

Presidente: Sr. Vicente Gárate Palma.

**B.- COMISIONES DE TRABAJO.**

**a) Educación y Capacitación.**

Presidente: Sr. Dixon J. Vigorena Pérez

**b) Urbanismo.**

Presidente: Sr. Aldo Crisosto Necco

**c) Informaciones y Relaciones Públicas.**

Presidente: Sr. Hernán Cood Yáñez

**d) Medio Ambiente.**

Presidente: Sr. Hernán Cood Yáñez

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

---

**C.- COMITE ASESOR REGIONAL DEL CONSEJO DE ACCION SOCIAL**

Presidente: Sr. Antonio Pardo Kallens

Vicepresidente: Sr. Orlando Poblete Ostojic (M.C.Ch. de la C.)

Integrantes: A.F.P. HABITAT, CORPORACION DE CAPACITACION, ISAPRE  
CONSALUD SERVICIO MEDICO, CAJA DE COMPENSACION DE  
LOS ANDES, MUTUAL DE SEGURIDAD, CORPORACION  
HABITACIONAL.

**D.- COMISIONES EXTERNAS.**

**Para integrar actividades de Gobierno Regional, Secretarías Ministeriales,  
Públicas y Municipales.**

- a) Comité Regional de Superación de la Pobreza: Sr. Presidente Regional.
- b) Comisión Cámara - MINVU: Directorio Regional
- c) Programa de Mejoramiento de la Educación: Primer Vicepresidente.
- d) Comité Organizador de la Integración Chileno - Argentina: Presidente Regional.
- e) Comisión Estrategia de Desarrollo Regional de Atacama: Directorio Regional.
- f) Foro de Desarrollo Regional: Presidente y Vicepresidentes Regionales.

**III:- ACTIVIDADES DEL PERIODO:**

<b>FECHA</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
26/10/95	Asistencia del Presidente Regional a Acto Solemne de conmemoración del 131º Aniversario del Liceo Polivalente J. Antonio Carvajal de Copiapó.
26/10/95	El Primer Vicepresidente asiste a sesión de la Comisión de Mejoramiento de la Educación del Ministerio de Educación.
31/10/95	Reunión de Presidentes de Comités y Comisiones de la Cámara, con el objeto de coordinar y recibir información que se entregará a la Asamblea de Socios - Preside el Sr. Antonio Pardo K.
2/11/95	El Presidente Regional asiste a reunión con el Sr. Gobernador Provincial de Copiapó, Sr. Carlos Zúñiga Molina, para tratar problemas del sector y organización del Taller Leasing Habitacional.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

<b>FECHA</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
3/11/95	Reunión de la Comisión de Mejoramiento de la Educación. Asiste el Primer Vicepresidente. Ceremonia de premiación de la calidad otorgado por el Comité Regional de Fomento Productivo a empresas regionales. Asiste el Sr. Antonio Pardo K., por invitación del Sr. Sergio Baudoín F., Secretario Regional de Economía y Fomento.
6/11/95	Reunión del Sr. Presidente Regional con los Srs. Mario Grandón y Francisco Correa, de la Corporación Habitacional. Tema: Instalación de la Corporación Habitacional en Copiapó.
09/11/95	Reunión de la Comisión de Mejoramiento de la Educación - Asiste el Primer Vicepresidente.
09, 10 y 11/11/95	Los señores Antonio Pardo K. y Heriberto Arancibia F., Consejeros Nacionales, asisten a la 123ª Reunión del Consejo Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción, en Puerto Montt.
15/11/95	La Mesa Directiva preside la Tercera Reunión Plenaria de Socios de Copiapó, año 1995. Temario: Cuenta de la Mesa Directiva, Comisiones y Comités - Charla: Aprovechamiento de Franquicias Tributarias para la Capacitación - Expositor Sr. Oscar Carmona M., Gerente Zonal Norte de la Corporación de Capacitación. Cóctel de Camaradería.
21/11/95	Ceremonia de inauguración del Banco A. Edwards, suc. Copiapó y Conferencia. Tema: "Perspectivas y Desafíos de la Economía Chilena para 1996". Invitó el Sr. Felipe Larraín B. y asistió la Mesa Directiva Regional.
07/12/95	El Sr. Heriberto Arancibia F. Segundo Vicepresidente, viaja a la Rioja, Argentina para asistir a la ceremonia de traspaso de mando de Gobernadores de Catamarca y La Rioja.
11 y 12/12/95	El Sr. Dixon Vigotena P., Primer Vicepresidente, asiste al Seminario Regional "Inducción Regional al Proyecto de Formación Profesional DUAL", organizado por la FOFROC del Ministerio de Educación.
13/12/95	Conferencia de Prensa, ofrecida por el Sr. Antonio Pardo K., para representar a la Corporación Habitacional de la Cámara, que ha iniciado actividades en Copiapó.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

<b>FECHA</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
14/12/95	La Directiva Regional, socios e invitados participan de la 1ª Jornada Regional de Análisis y Difusión del Programa Leasing Habitacional. Exponen los señores Mario Grandón C. y José Astaburuaga E. de la Corporación Habitacional de la Cámara Chilena de la Construcción. Asisten autoridades regionales y provinciales.
20/12/95	La Mesa Directiva asiste a reunión conjunta con el Colegio de Arquitectos de Chile, sede Copiapó, a la Jornada "Exposición de Modificaciones Propuesta al Plano Regulador de Copiapó". Invitó la I. Municipalidad de Copiapó.
11/01/96	Los señores Antonio Pardo K., Dixon Vigorena P. y Hemán Cood Y., asisten en representación de la Cámara, al Foro "Tendencias de los Mercados Externos más Relevantes, Demandas, Oportunidades y Amenazas que Enfrentamos". Invita el SEREMI de Economía.
23/01/96	El Presidente Regional y la Delegada Regional asisten a Ceremonia y Cocktail de despedida del Sr. R. Robothan G., ex Agente y bienvenida al Sr. Rubén Sides E., nuevo Agente Regional, del Servicio Médico en Copiapó.
25/01/96	Primera Sesión del Comité Asesor Regional, con la asistencia de todas las Entidades de la Red Social existentes en Copiapó. Preside el Sr. A. Pardo K. y se trató el Programa del Comité Asesor para el año 1996.
Febrero 96	Período de receso por vacaciones
06/03/96	Jornada de Trabajo del Directorio Regional y Presidentes de Comités y Comisiones, a fin de buscar puntos de encuentro para optimizar la gestión gremial de la Cámara.
07/03/96	Los Srs. A. Pardo K., D. Vigorena P., O. Poblete O. y H. Cood Y., asisten a Foro Productivo del Taller Empresarial "Creación de un Centro Regional de la Productividad y Calidad".
08/03/96	Participación del Sr. Dixon Vigorena P., en sesión de la Comisión 2 "Capacitación, Educación y Empleo" del Foro Regional de Desarrollo Productivo.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

<b>FECHA</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
18/03/96	Asistencia del Directorio a una Ronda de Negocios con empresarios del sector construcción de las provincias argentinas de Catamarca y La Rioja. Invitó el Secretario Regional de Economía.
18/03/96	Los Vicepresidentes Regionales asisten invitados por el Sr. Intendente Regional a la inauguración de la Casa de Catamarca y La Rioja, en Copiapó, destinada a la promoción del turismo y el intercambio comercial entre Chile y Argentina. Asisten autoridades de gobierno provincial argentino.
22/03/96	Participación del Primer Vicepresidente, Sr. D. Vigorena P., en la 2ª Comisión del Foro Regional de Desarrollo Productivo "Educación, Capacitación y Empleo".
26/03/96	Reunión de Trabajo Sector Construcción y Secretaría Regional del Trabajo y Previsión Social. Asisten Seremi, Director Regional del Trabajo y Primer Vicepresidente de la Cámara. Tema: "Organización del sector, acción de la Dirección del Trabajo, nuevo enfoque de la relación Dirección-Empresarios normas laborales y de seguridad".
26/03/96	Reunión Ordinaria del Consejo de Acción Social Regional. Preside el Sr. Antonio Pardo K.
28/03/96	Jornada de la Red Social de la Cámara Chilena de la Construcción en Santiago. Asiste el Presidente Regional Sr. Antonio Pardo Kallens.
28/03/96	El Sr. Aldo Crisosto Necco, Presidente de la Comisión de Urbanismo, asiste invitado por el Gobernador Provincial y el Presidente de la Comisión de Infraestructura del Gobierno Regional, al seminario "Atacama Planificar el Uso de su Costa", realizado en el Salón Azul de la I. Municipalidad de Caldera.
03/04/96	El Presidente Regional, Sr. A. Pardo K., asiste a reunión almuerzo con el Sr. Antonio Cornejo Rojas, Jefe Zona Norte de la Cía. de Seguros de Vida La Construcción, con motivo de la instalación de esta entidad de la Red Social de la Cámara, en Copiapó

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE COPIAPÓ**

---

<b>FECHA</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
04/04/96	El Directorio Regional asiste a reunión de trabajo con el señor Enrique Gramagna Trigo, SEREMI de Obras Públicas, y todos sus Directores Regionales de Servicios, para compartir y analizar información sobre los siguientes temas: Registros de Contratistas, Infraestructura Regional, Ministerio de OO.PP. y el Sector Privado.
09/04/96	Ceremonia de entrega al Gobierno Regional, a Empresarios y a la Comunidad de Atacama, de los compendios estadísticos: Índice de Actividad Económica Regional, Banco Regional de Estadísticas y Boletín Estadístico Regional. Asiste la Secretaria Ejecutiva Regional.
12/04/96	Los señores Antonio Pardo K., Dixon Vigorena P., Heriberto Arancibia F. y Hernán Cood Y. participan en el "Primer Encuentro del Foro de Desarrollo Productivo de Atacama", con la presencia del Ministro de Economía, Sr. Alvaro García y del Gobierno Regional en pleno.

---

INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE LA SERENA

---

1. **INQUIETUDES:**

**Corporación Educacional de la Construcción:** Esta entidad está trabajando en la Región en programas de capacitación, con bastante éxito. Nuestro interés es que además estudie seriamente la posibilidad de administrar un Liceo Industrial, que cumpliría el doble propósito de preparar personal capacitado para trabajos de la construcción y reforzar la presencia de la Cámara. Esta Delegación ha estado apoyando al Liceo Jorge Alessandri, administrado actualmente por la Municipalidad de La Serena, y que se encuentra ubicado en un sector de bajos recursos, el que a nuestro juicio podría ser administrado por la Corporación.

Necesitados conocer un pronunciamiento definitivo de la Corporación Educacional, a fin de continuar con nuestro apoyo o definitivamente desechar la idea.

2. **ACTIVIDADES RELEVANTES:**

26.01.96:

- a) Lanzamiento del "Directorio Regional de la Construcción 1996": Con motivo del desarrollo del Primer Foro de Desarrollo Productivo de la Región de Coquimbo, a la que asistieron los Ministros de Economía Señor Alvaro García y Felipe Sandoval de CORFO, además de autoridades regionales y aproximadamente 300 empresarios, se procedió al lanzamiento de este Directorio Regional, siendo distribuido a todos los presentes, además de enviarlo a todo el País a través de las Delegaciones Regionales.

26.03.96:

Reunión almuerzo del Directorio Regional con Seremi de la Vivienda y Director del SERVIU: Esta reunión tuvo por objetivo conocer de estos personeros los planes y proyectos del Ministerio para nuestra Región, como asimismo, plantear nuestras inquietudes.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE LA SERENA**

---

Comité de Damas de la Construcción: Un gran logro de esta Delegación Regional ha sido la creación del Comité de damas de la Construcción, que dentro de sus actividades considera realizar un ciclo de charlas para sus asociadas, organizadas por la Universidad de La Serena, denominado "Cultura Familiar y Desarrollo Personal", iniciando su primera charla el pasado 10.04.96 con el tema "Drogadicción y Alcoholismo". El programa de trabajo de las damas, considera también la ayuda al Liceo Jorge Alessandri R., apoyándolos a conseguir prácticas en obras y visitas a terreno. Mas adelante, con algunos beneficios, pretenden la habilitación de un taller.

- b) **Inauguración de Galería de Presidentes:** El 11.04.96 se inauguró la Galería de Presidente de la Delegación Regional, con la asistencia de todo el Directorio actual y ex directores, rindiendo un justo homenaje al Presidente José Rivera M., quien se desempeñó como Presidente por mas de 15 años.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION**  
**REGIONAL DE VALPARAISO**

---

**I. MOVIMIENTO DE SOCIOS**

Número de Socios al 10.04.96 : 233  
Cantidad de cuotas sociales : 831

**II. CONSEJO NACIONAL**

Presidente : Sr. Octavio Pérez López  
1er. Vicepresidente : Sr. Patrick Warden  
Michalland.  
2do. Vicepresidente : Sr. Claudio Nitsche Meli  
Past Presidente : Sr. Lorenzo Constans Gorri  
Consejeros : Sr. Gregorio Jusid Kuperman.  
Sr. Carlos Bianchetti Risetto.  
Sr. Mario Espinoza Blanchard.  
Sr. Joaquín Ariztía Fernández.  
Sr. Tulio Ruiz Zuñiga  
Sr. Malcom De Rurange Gilchrist.  
Sr. Octavio Meyer Riveros  
Sr. Fernando Montero Figueroa.  
Sr. Fabio Mezzano Péndola

Ejecutivo Regional : Sr. Patricio Vallejo Ladrón de Guevara.  
Director Zona Norte : Sr. Barham Madaim Ayub  
Representante Colegio de Arquitectos : Sr. Aurelio Encina Flores  
Representante Colegio de Constructores Civiles : Sr. Eugenio Enríquez Balieiro.  
Representante Colegio de Ingenieros : Sr. Claudio Nitsche Meli  
Representante Comité de Asesor : Sr. Nibaldo Inestrosa Meléndez.

**III. CONSEJEROS NACIONALES**

: Sr. Mauricio Collado Jaime  
: Sr. Lorenzo Constans Gorri.  
: Sr. Enrique Costa Goycoolea.  
: Sr. Gregorio Jusid Kuperman.  
: Sr. Barham Madain Ayub

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

: Sr. Octavio Pérez López  
: Sr. Patrick Warden Michalland.  
: Sr. Jaime Grossman Schilman.  
: Sr. Pedro Guerra Ovies  
: Sr. Mario Henríquez Molina.  
: Sr. Boris Priewer Aurbach  
: Sr. Joaquín Ariztía Fernández.  
: Sr. Herman Rojas Zuñiga  
: Sr. Tulio Ruiz Zuñiga  
: Sr. Carlos Bianchetti Risetto.  
: Sr. Claudio Nitsche Meli

**IV. COMITES EN FUNCIONAMIENTO**

- Comité de Vivienda e Inversiones Inmobiliarias del Sector Privado (Covinsep)  
**Sr. Iván Jarpa**
- Comité de Vivienda del Sector Público  
**Sr. Gregorio Jusid K**
- Comité de Contratistas Generales y de Obras Públicas  
**Sr. Julio Araya M.**
- Comité de Proveedores e Industriales  
**Sr. Carlos Morales S.**
- Comité Asesor Regional del Consejo de Acción Social  
**Sr. Carlos Bianchetti R.**
- Comité de Especialidades  
**Sr. Tulio Ruiz Z.**

**V. COMISIONES EN FUNCIONAMIENTO**

- Comisión Servicios (Esva, Chilectra, Conafe, C.T.C.)  
**Sr. Gregorio Jusid K.**  
**Sr. Mario Henríquez M.**
- Comisión Universidad/Cámara  
**Sr. Mario Espinoza**
- Comisión Reglamento  
**Sr. Barham Madaim A.**
- Comisión Urbanismo  
**Sra. Elena Marambio**

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

- Comisión Editorial  
Sr. Patricio Portales C.
- Comisión Entidades Financieras  
Sr. Octavio Pérez L.  
Sr. Patrick Warden M.
- Comisión Especial D.O.M. y Plan Regulador Viña del Mar  
Sr. Octavio Pérez L.  
Sr. Francisco Vivanco  
Sr. Francisco Harrison  
Sr. Reinaldo Meneses
- Comisión Coordinación Parlamentaria  
Sr. Gregorio Jusid K.
- Comisión Etica y Disciplina  
Sr. Jaime Grossman Sch.
- Comisión Consejos Nacionales  
Sr. Herman Rojas Z.
- Comisión de Socios  
Sr. Jaime Grossman S.  
Sr. Mauricio Collado J.  
Sr. Joaquín Ariztía F.  
Sr. Sr. Patrick Warden M.
- Comisión SERVIU  
Sr. Carlos Bianchetti R.
- Comisión de Relaciones y Eventos  
Sr. Joaquín Ariztía F.
- Comisión Sede  
Sr. Barham Madaim A.  
Sr. Enrique Costa  
Sr. Lorenzo Constans  
Sr. Mauricio Collado  
Sr. Jaime Grossman
- Comisión Biblioteca  
Sr. Fernando Montero F.

**VI CONSEJEROS COORDINADORES DE LOS COMITES Y COMISIONES.**

- Coordinador de Administración y Finanzas  
Sr. Patrick Warden M.
- Coordinador de Comités  
Sr. Claudio Nitsche M.
- Comité de Proveedores  
Sr. Malcolm De Rurange G.
- Comité de Especialidades  
Sr. Tulio Ruiz Z.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| - Comité de Contratistas Generales           | <b>Sr. Fernando Montero F.</b>  |
| - Comité de Vivienda Pública                 | <b>Sr. Gregorio Jusid K.</b>    |
| - Comité Covinsep                            | <b>Sr. Fabio Mezzano P.</b>     |
| - Comité Asesor                              | <b>Sr. Carlos Bianchetti R.</b> |
| - Comisión Capacitación, Educación y Deporte | <b>Sr. Octavio Meyer R.</b>     |
| - Comité Socios                              | <b>Sr. Jaime Grossman S.</b>    |

**VII PRINCIPALES ACTIVIDADES DEL PERIODO**

**1.- Cursos y Seminarios**

- Técnica de Venta Inmobiliaria y Leasing Habitacional
- Curso Window
- Programación en Obras de Construcción
- Administración de Bodegas
- Mécanica de Suelos en el área de la Construcción
- Operación Renta 1996

**Charlas Técnicas**

- |  |            |
|--|------------|
| - El Asbesto y la Salud  | Pizarreño  |
| - Constructa, La Herramienta de información y Comunicación de la Ind. de la Construcción | Dicom      |
| - Servicios y productos para la construcción   | Multicret  |
| - Losas Postensadas  | VSL        |
| - Sistemas de const. industrializados  | Instapanel |
| - Sistema de cañerías y accesorios   | Hidrinox   |
| - Tabiques de Pizarreño  |            |
| - Sistemas de rehabilitación de pavi. hormigón Cemento Melón                             |            |

**2.- Publicaciones**

Se ha publicado los Nos. 24, 25, 26 del "INFORMATIVO V REGION" manteniendo y ratificando las ediciones periódicas de este medio de comunicación de la Cámara en la zona, con distribución gratuita de 1.000 ejemplares a todas las autoridades, empresas y profesionales relacionados con el área de la construcción. Además se incorporó Estadísticas de interés para la actividad.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

**3.- Comité Asesor**

El Comité Asesor del Consejo de Acción Social, es presidido por el Sr. Carlos Bianchetti R. y está integrado por todos los Gerentes o Jefes locales de las entidades de la Red Social (excepto CIEDESS y Corp. Deportiva).

Este Comité se reúne todos los segundos miércoles de cada mes.

**4.- Comités y Comisiones**

Se reúnen periódicamente para analizar los temas correspondientes a su sector.

**5.- Congreso Nacional**

Se han mantenido reuniones con Parlamentarios y se participa en la Comisión de Desarrollo Regional.

**6.- Prensa**

A través de nuestro Asesor de Prensa, nuestra Delegación ha estado efectuando declaraciones principalmente a los Diarios El Mercurio y La Estrella, por temas como: IV Etapa, Plan Regulador, Borde Costero, Congelamiento de Permisos, Dirección de Obras, Industrialización de la Vivienda. Asimismo de nuestras actividades, como reuniones, seminarios, charlas técnicas, etc. en general todo lo que concierne a la actividad.

**7.- Sede Propia para la Delegación**

La Delegación contará con su Sede Propia, en el segundo semestre de 1997. Esta contará con una superficie de 370 m<sup>2</sup> y formará parte de la construcción de la Clínica de la Mutual de Seguridad de la Cámara.

**8.- Comisión Permanente Industrialización de la Vivienda en Chile**

Como consecuencia del Seminario "Industrialización de la Vivienda en Chile", realizado por esta Delegación en el mes de Julio de 1995. Se creó una Comisión Permanente para promover el desarrollo de la Industrialización de la Construcción de Vivienda en Chile.

A la fecha han sostenido cinco reuniones de trabajo.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

**9.- II Encuentro Regional de Socios con su Red Social**

Se realiza el II Encuentro Regional de Socios con su Red Social, en el Hotel O'Higgins, con asistencia de alrededor de 100 personas, como expositores participaron, el Ministro de la Vivienda y Urbanismo Sr. Edmundo Hermosilla H., el SEREMI de Economía Sr. Alejandro Corvalán, Senador Sr. Beltrán Urenda, Diputado Sr. José Makluf, Presidente Nacional de la Cámara Sr. Eugenio Velasco M., y el Vicepresidente del Consejo de Acción Social Sr. Sergio May C.

Se formaron 4 rondas de trabajo con los siguientes temas: SALUD, VIVIENDA, CAPACITACION Y PREVISION.

**10.- Foro Regional de Desarrollo Productivo V Región**

El Presidente Regional Sr. Octavio Pérez continúa trabajando en este Foro Regional, se han sostenido diversas reuniones con la Asistencia del SEREMI de Economía y autoridades regionales.

**11.- Actividad Deportiva**

En el mes de Noviembre se realizó el Tercer Campeonato de Tenis de la Construcción.

**12.- Cámara-Universidad**

Se realiza el quinto curso Cámara Universidad con el Tema "Infraestructura y Concesiones", con la participación de 100 alumnos de los últimos cursos de las Universidades de Valparaíso, Viña del Mar, Federico Santa María y Católica de Valparaíso. Como expositores invitados asistieron los Sres. Patricio Valenzuela, Director Regional Arquitectura MOP V y el Past Presidente Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción Sr. Víctor Manuel Jarpa R.

**13.- Reuniones Ampliadas Relevantes**

La Delegación ha participado en reuniones con Alcalde de Viña del Mar, para tratar los problemas relacionados con los Permisos Municipales.

Charla de los SEREMIS, Sres. Víctor Morán, Vivienda y Urbanismo y Eduardo Bartholin, OO.PP. sobre "**Redes Viales y Urbanas y sus Proyectos para 1996**".

Mesa Ejecutiva recibe como invitado a Concejal de Viña Sr. Luis Parot, para analizar proposición para financiar propuestas Plan Viña del Mar.

Mesa Ejecutiva recibe como invitado a Diputado Sr. Raúl Urrutia, para analizar su proposición de Empréstito a la I. Municipalidad de Viña por US100.000.000.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

Mesa Ejecutiva recibe como invitado al Diputado Sr. José Makluf, para analizar proyectos que se encuentran en la Comisión Vivienda de la Cámara de Diputados.

La Delegación ha participado en reuniones de Concejo Municipal de Viña, para tratar los temas relacionados con las Direcciones de Obras de Viña y Plan Regulador.

**14.- Comité Coordinador de Comités**

Se formó recientemente este Comité, el que tiene carácter de permanente, con reuniones periódicas. Su misión es coordinar los diferentes Comités, revisar acuerdos y tareas que proponen.

Este Comité es presidido por el 2do. Vicepresidente de la Delegación Sr. Claudio Nitsche M.

**15.- Comisión Dirección de Obras Municipales**

Se forma esta Comisión en conjunto con el MINVU V Región, Colegio de Arquitectos V Región, Colegio de Arquitectos V Región, Dirección de Obras Viña del Mar. Se forman 3 Sub-Comisiones:

- Personal
- Gestión Interna
- Ordenanza

Estos se han reunido quincenalmente, con el fin de tener las conclusiones a fines del mes de Mayo.

Paralelamente el Presidente Regional Sr. Octavio Pérez, participa en Comisión Nacional sobre "Modernización de las Direcciones de Obras" en Santiago, presidida por el Subsecretario de Vivienda y Urbanismo Sr. Sergio Galilea. Esta

Comisión se reúne todos los días lunes, para tener las conclusiones también en el mes de mayo.

**16.- Plan Regulador de Viña del Mar**

Esta Comisión ha sido invitada por el Concejo Municipal, para discutir el proyecto del nuevo Plan Regulador para la ciudad. Nuestra Delegación envió su proposición al respecto, que fue elaborada por asesores externos.

**17.- Ejes Transversales**

El Presidente Regional Sr. Octavio Pérez y el Consejero Nacional Sr. Carlos Bianchetti, son invitados a participar como Jurados del Concurso Nacional "Ejes Transversales de Valparaíso".

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

**18.- Renovación Urbana**

El Director del SERVIU V Región, Sr. Alberto Ramírez y su equipo asesor, asisten a reunión en la Delegación, en la cual participan el Presidente Regional Sr. Octavio Pérez, el Consejero Sr. Gregorio Jusid, por Soc. Ind. Pizarreño el Gerente Zonal de Pizarreño, Sr. Joaquín Ariztía, Gerente Comercial Sr. Roberto del Fierro, Jefe Div. Técnica Sr. Ignacio Santa Cruz y Gerente Regional Sr. Patricio Vallejo, para preparar evento, sobre Renovación Urbana.

**19.- Comida de Fin de Año**

Se realiza en el mes de Diciembre la tradicional Cena de fin de año, a la cual asistieron numerosos socios con sus señoras.

**20.- Comité de Proveedores**

Plan de Trabajo año 1996

Encuentros del Sector  
Reuniones con actividades externas  
Reuniones internas  
Actividades con empresas no regionales  
Programa de interacción con otros miembros  
Confeción catastro de miembros activos

**21.- Comité de Contratistas Generales**

Plan de Trabajo 1996

Creación de archivo computacional del Comité  
Creación de un registro de contratistas para la red  
Formación de un archivo de documentos para el Comité  
Privilegiar al registro de contratistas a socios del Comité  
Reuniones con Ministerio de la Vivienda  
Solicitud de personal para el Comité  
Acuerdo con Comité de Proveedores

**22.- Comité de Especialidades**

Plan de Trabajo 1996

Organiza Evento de Telecomunicaciones  
Organiza Evento de Gas

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION  
REGIONAL DE VALPARAISO**

---

**23.- Comité Vivienda Privada Covinsep**

El Comité de la Vivienda Privada organizó reunión con el Alcalde de Viña del Mar, Sr. Jorge Santibañez, para tratar tema referente a:

- Planes respecto Borde Costero de Viña del Mar, proposición de desarrollo por la autoridad.
- Derechos Municipales
- Cobro de derecho a contratistas, por inscribirse en los Registros de la I. Municipalidad.
- Dirección de Obras Municipales, inquietud de los profesionales, respecto al trámite de los permisos. Revisión de Ordenanzas y diligencias externas a las D.O.M.
- Situación en que se encuentra la Proposición del Plan Regulador para Viña.

**Encuesta Mercado Inmobiliario**

Uno de los propósitos de este Comité es realizar esta Encuesta Bimestral.

Este Comité organiza Charla sobre el Proyecto Curauma, que la darán los ejecutivos de la Inmobiliaria.

Este Comité organiza reunión con SEREMI de OO.PP., sobre el tema de Vialidad Urbana.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION**  
**REGIONAL DE RANCAGUA**

---

**DIRECTIVA REGIONAL**

Presidente	:	Sr. Eduardo Borlone Domínguez
Vicepresidente	:	Sr. Luis Pávez Pardo
Consejero Nacional	:	Sr. Jaime Lillo Madariaga
Directores	:	Sr. Erich Kusch S. Sr. Mario Bustamente Gálvez Sr. Germán Contreras Lorca

**PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS DURANTE EL PERIODO**  
**NOVIEMBRE DE 1995-MARZO DE 1996**

**NOVIEMBRE 1995**

- Participación en comisiones de estudios, en conjunto con Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.
- Participación en la creación de la Corporación de Desarrollo de Rancagua, bajo las bases del programa de participación público-privado "RANCAGUA EMPRENDE".
- Participación en comisiones de estudio y trabajo con Asociaciones gremiales afines, referentes a temas de desarrollo regional.

**DICIEMBRE 1995**

- Participación en Comité Regional de Educación para el trabajo, de la Secretaría Regional Ministerial del Trabajo y Previsión Social y Secretaría Regional Ministerial de Educación.
- Jornada de trabajo del Directorio, relacionada con análisis de la gestión de 1995 y esbozo del programa de trabajo para 1996. Evaluación de alternativas de desarrollo gremial y financiamiento de actividades..
- Continuación del trabajo relacionado con catastro de inversión pública-privada, con participación de alumnos de la Sede la Sanchina de la Universidad Educareo.

**ENERO 1996**

- Jornada de Estudio y Trabajo del Directorio y Socios de la Delegación con el objeto de buscar puntos de encuentro para el desarrollo y optimización de la acción gremial. Validación de programa de trabajo propuesto por Directorio.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA DELEGACION**  
**REGIONAL DE RANCAGUA**

---

- Participación en Comité Regional de Educación para el trabajo.
- Jornada de estudio y trabajo con Dirección de Planificación y Coordinación de la I. Municipalidad de Rancagua, respecto el tema de macro-región.

**FEBRERO 1996**

Receso de actividades de la Delegación

**MARZO 1996**

- Reunión con Mesa Directiva Nacional, para presentación del Plan de Actividades de 1996 y puesta en marcha de Sociedad de Servicios Gremiales.
- Presentación de Sociedad de Servicios Gremiales a Socios y usuarios.
- Participación en Encuentro Zona Sur de Delegaciones Regionales de la Cámara Chilena de la Construcción.

**ABRIL 1996**

- Realización de primera charla técnica y primer curso de capacitación de la Sociedad de Servicios Gremiales.
- Misión Empresarial conjunta: Cámara Chilena de la Construcción-Unión de Empresarios de la VI Región y I. Municipalidad de Rancagua, a la ciudad de Curitiba- Brasil.
- Jornada de Trabajo e Información a los trabajadores de Entidades de la Red Social, respecto Leasing Habitacional y puesta en marcha de Administradora de Fondos para la Vivienda de la Cámara Chilena de la Construcción.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DEL MAULE**

---

**INFORME DE ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA DELEGACION**  
**DURANTE EL PERIODO DE NOVIEMBRE 1995 / ABRIL 1996**

**10, 11.11.95**

El Presidente, Consejero señor Jorge Ramón Cruz W. y el Vicepresidente, Consejero señor Carlos Silva R., asisten al Consejo Nacional N°123 en Puerto Montt.

**17.11.95**

La Delegación celebra su 10° Aniversario con una Comida Bailable en el Country Club.

**24.11.95**

El Presidente y Socios de la Cámara son invitados a un encuentro sobre Reglamentación del Sistema de Arrendamiento de Vivienda con Promesa de Compraventa, evento que contó con la participación del señor Subsecretario de Vivienda y Urbanismo, don Sergio Galilea y expositores de la Cámara Chilena de la Construcción.

Invitó a este acto la señora María del Valle Fernández Ch., Directora del SERVIU Regional, y el señor Juan Espinoza M., Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.

Se recibió invitación de los señores Elías Aiach N., Director Ejecutivo de INDECO y Gustavo Ramírez G., Gerente Regional de la Corporación de Capacitación de la Construcción a asistir al Acto de Clausura del Seminario de Administración de Proyectos de Construcción.

**29.11.95**

Se lleva a cabo la reunión de Consejo Directivo N° 156.

**06.12.95**

Se realiza la Asamblea General de Socios N°27, la cual se efectúa durante un cóctel en el Plaza Hotel, siendo esta Asamblea la última del año según el Programa del año 1995.

En ésta participó en forma activa el Servicio Médico, vía una presentación a cargo del Agente Zonal, señor Germán Contreras L.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DEL MAULE**

---

**12.01.96**

En las oficinas de la Cámara se realiza la Trigésima Segunda reunión del Comité Asesor Regional del Consejo de Acción Social con la participación de don Jorge Ramón Cruz W., Presidente; de los señores Carlos Díaz Neira, Vicepresidente del Comité; Patricio Osorio Padilla, Agente Caja de Compensación de Los Andes; Pablo Dimitrópulos H., Jefe Zonal de la Cía. de Seguros Vida La Construcción; la señorita Silvia Molina C., Sub-Agente de AFP Habitat y la señora Ana Isabel Gómez T., Gerente Regional de la Cámara.

**05.03.96**

Se realiza un Encuentro de Oración a nombre de las señoritas María Inés Castro B. (Q.E.P.D.) y Carolina Jarpa L. (Q.E.P.D.) en la Iglesia San Agustín de Talca, con la asistencia de los Señores Socios de la Cámara y trabajadores de la empresa Palo Quinto Ltda.

**07.03.96**

Se realiza la reunión mensual del Comité Asesor Regional del Consejo de Acción Social, con la asistencia del Presidente señor Jorge Ramón Cruz W., del Director señor Carlos Díaz N. y de los representantes de las Entidades Señores Francisco de la Fuente B., Arturo Briso I., Patricio Osorio P., Pablo Dimitrópulos H., Claudio Tapia P., Señorita Marcela Castro A. y la Señora Ana Isabel Gómez T., Gerente Regional.

**18.03.96**

Se realizó una reunión preparatoria a la Conferencia de Prensa "Cámara y sus Entidades". Dicha reunión contó con la asistencia del Presidente de la Cámara, señor Jorge Ramón Cruz W.; del Director, señor Carlos Díaz N., y de los Representantes de todas las Entidades presente en Talca.

**21,22.03.96**

Se realiza el Encuentro Delegaciones Zona Sur de la Cámara de la Construcción en la ciudad de Coyhaique.

Asisten invitados el Presidente, señor Jorge Ramón Cruz W.; el Director, señor Carlos Díaz N. y la Gerente Señora Ana Isabel Gómez T.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION  
124a REUNION DEL CONSEJO NACIONAL  
16 Y 17 DE MAYO DE 1996  
SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DEL MAULE**

---

Esta reunión contó con la presencia del Presidente Nacional de la Cámara de Santiago y la Mesa Directiva de la Institución.

**08.04.96**

En las oficinas de la Delegación se realiza reunión preparatoria de la Conferencia de Prensa con las Entidades.

**09.04.96**

En la Mutual de Seguridad de la C.CH.C., se lleva a cabo la Conferencia de Prensa "Cámara y sus Entidades" a la que fueron invitados 16 medios de comunicación oral y escrito de la región.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION  
124a REUNION DEL CONSEJO NACIONAL  
16 Y 17 DE MAYO DE 1996  
SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION REGIONAL DE CONCEPCION**

---

**I. CONSEJO REGIONAL DE CONCEPCION**

Presidente : Sr. Guillermo Porter A.  
Primer Vicepresidente : Sr. Erwin Lagies S.  
Segundo Vicepresidente : Sr. Fernando Abusleme A.  
Past Presidente : Sr. Ramón Gutiérrez G.

**CONSEJEROS NACIONALES**

Sr. Aquiles Acosta W.  
Sr. Augusto Bellolio C.  
Sr. Rafael Calderón S.  
Sr. Patricio Corte F.  
Sr. Ramón Gutiérrez G.  
Sr. Nicolás Imschenetzky P.  
Sr. César Palacios M.  
Sr. Horacio Pavéz G.  
Sr. Guillermo Porter A.  
Sr. René Rivera A.  
Sr. Mario Seguel S.  
Sr. Luis Smith G.

**CONSEJEROS NACIONALES PERMANENTES**

Sr. Washington Cabrera Q.  
Sr. Jaime Camacho C.  
Sr. Vadim Demianenko S.  
Sr. Bernardo Giuliano S.  
Sr. Ricardo Hempel H.  
Sr. Carlos Valck J.

**CONSEJEROS REGIONALES**

Sr. Fernando Abusleme A.  
Sr. Luis Araya A.  
Sr. Emilio Armstrong D.  
Sr. Arnold Bucarey C.  
Sr. Gastón Fermandois M.  
Sr. Ramón Gutiérrez G.  
Sr. Santiago Jara C.  
Sr. Alfredo Kother F.  
Sr. Guillermo Porter A.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE CONCEPCION**

---

**REPRESENTANTES COLEGIOS PROFESIONALES**

Colegio Arquitectos : Sr. Ricardo Hempel H.  
Colegio Constructores Civiles : Sr. Sebastián Fernández S.

**II. MOVIMIENTOS DE SOCIOS**

Números de socios al 31.03.96 : 157  
Cantidad de Cuotas Sociales : 821

**III COMISIONES Y COMITES EN FUNCIONAMIENTO-REPRESENTACIONES**

Comisión Socios : Sr. Vadim Demianenko S.  
Sr. Bernardo Giuliano S.  
Sr. Carlos Valk J.  
Sr. Patricio Corte F.  
Sr. Mario Seguel S.

Comisión Intendencia : Sr. Guillermo Porter A.

Comisión SERVIU-CAMARA : Sr. Fernando Abusleme A.  
Sr. Fernando García  
Sr. Miguel Parra Z.

Comisión Tecnológica : Sr. Cesar Palacios M.  
Sr. Mario Seguel S.  
Sr. Arnoldo Bucarey C.

Consejo Regional Acción Social : Sr. Mario Seguel S.

Comité de la Vivienda : Sr. David Jara C.

Comité de Infraestructura y OO.PP. : Sr. Alex Leighton G.

Comité de Industriales y Proveedores : Sr. Arnoldo Bucarey

Mesa de Gestión Urbana Región del Bio Bio. : Sr. Emilio Armstrong D.

Corporación FERBIO : Sr. Cesar Palacios M.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE CONCEPCION**

---

**IV. PRINCIPALES ACTIVIDADES PERIODO NOVIEMBRE 95/ABRIL 96**

- 4.1 En la primera quincena de 1996, se realizó la 39a Asamblea de Socios, donde se dio la cuenta del año 1995, eligiéndose la nueva Mesa Directiva, que quedó constituida por:

Presidente	:	Sr. Guillermo Porter A.
Primer Vice Presidente	:	Sr. Erwin Lagies S.
Segundo Vicepresidente	:	Sr. Fernando Abusleme A.
Past-Presidente	:	Sr. Ramón Gutiérrez G.

- 4.2. Se continúa ejecutando el proyecto sobre Estadísticas Inmobiliarias, el que se ha ido completando en forma creciente, teniendo siempre la fundamental colaboración de COVINSEP.

Mensualmente se elabora un informe sobre el tema, proporcionando la información a los socios que colaboran en el proyecto.

- 4.3. Se han publicado dos nuevos números del Boletín Estadístico de la Delegación Regional, donde se publican temas y estadísticas de interés para los socios y entidades relacionadas. Así también se da un espacio para que se publiquen los temas de las charlas que se han dado por medio de la "Sociedad de Servicios La Construcción".
- 4.4. Se lleva registro mensual de los Permisos Municipales aprobados, para las comunas de Concepción, Talcahuano, Coronel, Chillán y Los Angeles, elaborándose las series estadísticas correspondientes.
- 4.5. El Presidente de la Delegación forma parte de la Comisión del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo sobre "Modernización de las Direcciones de Obras Municipales". El Proyecto de Modernización de la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Concepción, ha tenido importantes avances, se está en la etapa de marcha blanca, con efectos importantes que significarán eficiencia y rapidez, en la tramitación y obtención de información.
- 4.6. La Delegación Regional, en conjunto con otras entidades gremiales han estudiado el proyecto del Plan de Desarrollo Urbano de Talcahuano, haciendo saber todas las observaciones que dicho proyecto le merece. Así también se han producido otras situaciones de conflicto con esta Municipalidad.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE CONCEPCION**

---

- 4.7. El Consejo Regional de Superación de la pobreza, es presidido por el Consejero Nacional y Director de Regiones Sr. Rafael Calderón. La Delegación Regional ha prestado todo el apoyo posible esperando participar en forma más activa.
- 4.8 Otras charlas informativas que se les han ofrecido a los socios son:
- Hormigones Fast-Track para Pavimentos, Cementos Bio Bio
- Control de la erosión mediante la Hidrosiembra, Sr. O. Farías
- 4.9 En Octubre de 1995, se firmó convenio Cámara-Universidad, con la Universidad del Bio Bio, lo que se espera se realice con otras Universidades de la Región, que tengan actividades afines con el sector.
- 4.10 a) La nueva Mesa del Comité de la Vivienda Regional está constituida por:
- |                        |   |                          |
|------------------------|---|--------------------------|
| Presidente             | : | Sr. David Jara C.        |
| Primer Vicepresidente  | : | Sr. Alfredo Kother F.    |
| Segundo Vicepresidente | : | Sr. Gastón Fernandois M. |
- b) El Comité de Obras Públicas y la Comisión de Infraestructura, tiene su Mesa Directiva Constituida por los señores Alex Leighton y Augusto Bellolio.
- c) El Comité de Industriales y Proveedores funcionará este año presidido por el Sr. Arnoldo Bucarey C.
- Todos ellos elaboran un Programa de trabajos para el año, fijándose un Calendario de Actividades.
- 4.11 Se han efectuado reuniones para readecuación y formación de los Consejos Asesores Empresariales para los Liceos "Jorge Sánchez Ugarte" y "Hernán Valenzuela Leyton".
- 4.12 La Delegación Regional ha tenido activa participación en el Programa de Recuperación Urbana de la ribera norte del río Bio Bio, asistiendo a jornadas de análisis de dicho proyecto.
- V. Sociedad de Servicios "SOSERBIO LTDA"**
- 5.1. Se efectuó estudios de oferta y demanda a petición específica de algunas empresas

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE CONCEPCION**

---

- 5.2. En este período se ofreció a los socios las siguientes charlas:
- A) Aplicaciones de polímeros REHAU en la construcción:  
Instalaciones de Calefacción, instalaciones de agua potable y ventanas de PVC,  
dada por Ingeniería Baumarkt.
  - B) Innovaciones en revestimientos para pisos, Etersol.
- 5.3 A fines de Mayo, se realizará la primera charla de SOSERBIO, sobre "Losas postensadas VSL", que será ofrecida por la empresa "Sistemas especiales de Construcción S.A.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPORCIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE TEMUCO**

---

**ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA DELEGACION REGIONAL**  
**ENTRE NOVIEMBRE DE 1995 Y ABRIL DE 1996**

- 1.- Recopilación y entrega de conclusiones de la 4a. Reunión Nacional de Vivienda Pública, realizada en Temuco los días 20 y 21 de octubre de 1995.
- 2.- Instalación de la Delegación Regional en Nuevas Oficinas ubicadas en Edificio "Las Raíces" Bulnes 815, oficina 504, Temuco.
- 3.- Campaña de aportes Locales para Alhajamientos de Nuevas Oficinas.
- 4.- Campaña económica para financiar el 25% cuota contado para compra de Oficina UF 637,5
- 5.- Visita del señor Director Nacional de Vialidad don Oscar Ferrel y posterior reunión con el Presidente y Socios del Comité de Obras Públicas.
- 6.- Charla en Universidad de La Frontera, dictada por don Manuel Várcarcel, sobre "Ética".
- 7.- Entrega de Premio al mejor Alumno de la carrera de Construcción Civil de la Universidad de La Frontera, a nombre de la Institución, con motivo de la Ceremonia de Graduación.
- 8.- Participación del Director señor Luis Vásquez Medel, en representación de la Cámara, en reuniones mensuales del "Foro para el Desarrollo Productivo Regional".
- 9.- Saludos Protocolares de la Directiva Regional a los Seremis de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, señora Yazmín Balboa Rojas y José Peña Meza, respectivamente, por haber asumido recientemente sus funciones.
- 10.- Participación del Presidente Regional señor Jaime Cordero Cuevas en Seminario sobre Leasing Habitacional organizado por la Coproch., dando charla sobre el Tema "Las inmobiliarias frente al Leasing Habitacional".
- 11.- Asistencia del Presidente en Ejercicio don Justino Negrón al Acto Inaugural del Hospital de Trabajador de la Asociación Chilena de Seguridad, en representación del Presidente Nacional señor Eugenio Velasco Morandé.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPORCIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION REGIONAL DE TEMUCO**

---

- 12.- Cambio de Mando de la Delegación en una Cena Anual con participación de Autoridades Regionales, invitados Especiales y Socios.
- 13.- Creación de la Gerencia Regional de la Delegación, cargo asumido por don Luis Bernardos Cruz y Gerencia Administrativa cargo asumido por la señora Sonia Medina González.
- 14.- Participación del Director Nacional don Luis Vásquez M. en representación del Presidente Nacional don Eugenio Velasco Morandé en la ciudad de Valdivia con motivo de la firma del convenio Cámara - Universidad Austral de Chile.
- 15.- Concurrencia del Presidente de la Delegación señor Jaime Cordero C. y Presidente del Comité de Obras Públicas señor René Pizarro W., a la Feria Mundial de la construcción Conexpo 96 en las Vegas U.S.A.
- 16.- Participación de la Delegación Regional representada por los señores Justino Negrón, Luis Vásquez y Juan Salas al encuentro Zonal Sur de Coyhaique.
- 17.- Participación de la Delegación Regional en la Jornada de la Red Social, representada por el Gerente Regional señor Luis Bernardos Cruz.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN DE VALDIVIA**

---

**I.- RESUMEN DE ACTIVIDADES**

- 1.- En el mes de Noviembre, con ocasión del trigésimo cuarto aniversario de la Delegación Regional, cumplido el 17-11-95, se realizan diversas actividades para celebrar esta fecha, destacándose la invitación que se hizo a representantes y funcionarios de la Red Social para darles a conocer lo que en el fondo es la Cámara Chilena de la Construcción. Igualmente a los Socios, con una intervención a cargo de un representante de la Caja de Compensación de Los Andes, se les brindó una exposición con todo lo relacionado con el Leasing Habitacional, finalizando las actividades programadas por el aniversario, con un encuentro del Consejo Regional en pleno con los Socios de la Delegación.
- 2.- El 18 de Noviembre de 1995, la Delegación Regional rinde un homenaje de reconocimiento especial al Sr. Alberto Hering B., por su meritorio desempeño durante 17 años en el cargo de Ejecutivo Regional de la Cámara en Valdivia.
- 3.- Entre el 18 y 21 de Enero del presente año, organizada por la I. Municipalidad, se realiza la 2ª Muestra de la Construcción; en ella la Delegación Regional participa en forma significativa junto con todas las Entidades de la Red Social y empresas de la construcción, cuyas actividades se encuentran asentadas en nuestra ciudad.
- 4.- En representación de la Cámara, el 08-02-96, el Presidente de la Delegación Regional, Sr. Guillermo Freund N., asiste a la primera reunión organizada por la Corporación de Desarrollo de la Provincia de Valdivia, para participar junto a directivos de esta entidad y representantes de Gremios, Asociaciones y Colegios Profesionales de Valdivia, con el fin de conocer lo que dice relación con las dificultades que ha encontrado el "Proyecto Valdivia" de Celulosa Arauco y Constitución S.A., para la instalación de una planta de celulosa en la comuna de San José de la Mariquina; con una inversión superior al US\$1.000.000.000.- Como hasta la fecha el Proyecto ha seguido teniendo tropiezos, la Cámara ha continuado participando en las reuniones que se han efectuado para ir conociendo la marcha del futuro de este conglomerado industrial, que es realmente significativo para la provincia.
- 5.- El 15 de Marzo de 1996, la Delegación Regional procede a entregar a la Filial Valdivia del Hogar de Cristo una lavandería, que a la benéfica entidad le servirá para atender a las necesidades de las diferentes obras que realiza en la ciudad. Esta donación fue posible concretar gracias al apoyo de los Socios y Entidades de la Red Social, permitiendo a la Delegación dar por cumplido el objetivo comprometido en el mes de Noviembre de 1995.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN DE VALDIVIA**

---

- 6.- Desde el 8 al 12 del presente mes se realiza en nuestra ciudad el Foro Iberoamericano de Vivienda y Desarrollo Urbano, evento dividido en 2 fases, una Técnica y una Ministerial; en ambas participan representantes de nuestra Institución a nivel nacional, en este caso los señores Blas Bellolio R., Mario Olatte S. y Gonzalo Leiva M. Por la Delegación Regional de Valdivia participó el Consejero, Sr. Luis Oliva M.

**II.- INQUIETUDES**

**a) RED VIAL DE PROVINCIA DE VALDIVIA:**

Debemos comenzar por decir que en la provincia se están realizando diferentes obras de mejoramiento en su línea central y también, en caminos transversales de cierta importancia; los cuales incluyen reparación y construcción de nuevos puentes.

Sin embargo, tenemos nuevamente que referirnos a un estudio del año 1994 que CORMA, Xª Región realizó, denominado "Actualización del Flujo de Transporte Forestal", en el que se entregaban detalladamente recomendaciones, antecedentes y sugerencias de prioridades con el fin de contar con una red caminera que estuviere acorde con el uso que tendrían estas vías en el futuro; y este estudio comprende el decenio 1995 - 2005 y fue entregado oportunamente al Sr. Ministro de Obras Públicas. Lamentablemente, se ha observado que ninguno de los caminos que se mencionaban en dicho estudio fue considerado en los planes ni del presente año, ni futuros, para mantención o reparación.

Creemos que es posible insistir ante las instancias del caso, para que se revisen los antecedentes conocidos, con el fin de que en los planes a futuro, el MOP los considere.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION DE OSORNO EN FORMACION**

---

**INFORME DE ACTIVIDADES**

**Presidente** : Sr. Orlando Monsalve P.  
**Primer Vicepresidente** : Sr. Mario Díaz M.  
**Directores** : Sr. Jaime Starocelsky  
Sr. Jorge Nusser  
Sr. Carlos Marín  
Sr. Roberto Matus

**DELEGACION REGIONAL DE OSORNO EN FORMACION,**  
**DESDE NOVIEMBRE DE 1995 A MAYO DE 1996**

**1. NOVIEMBRE**

Participación en Consejo Nacional N° 123, realizado en la ciudad de Puerto Montt.

**2. ENERO**

Constitución Delegación Regional de Osorno, con elección de la Mesa Directiva Provisional. Se elige Presidente a don Orlando Monsalve..

**3. MARZO**

- 3.1. Reunión con socios, donde se ratifica Mesa Directiva y se planifican futuras actividades.
- 3.2. Asistencia del Presidente y 1er Vice Presidente a Encuentro Zonal Sur realizado en la ciudad de Coyhaique.
- 3.3. Asistencia del Presidente y 1er Vice Presidente a la Jornada de Difusión Red Social, realizada en Santiago.

**4. ABRIL**

- 4.1 Constitución del C.A.R.
- 4.2 Misión Empresarial a Bariloche, representada por el socio, señor Juan Carlos Martínez.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION DE OSORNO EN FORMACION**

---

4.3. Reunión ampliada socios Delegación Regional de Osorno.

**5. MAYO**

5.1 Con fecha 3 de mayo se inaugura formalmente la Delegación de Osorno, con asistencia de la Mesa Directiva Nacional.

La Sede local funciona en el Edificio de la Caja de Compensación de Los Andes.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

**MINUTA**

---

**ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA MESA DIRECTIVA DE LA DELEGACION DE**  
**PUERTO MONTT, DEL 10 DE NOVIEMBRE DE 1995 AL 12 DE ABRIL DE 1996**

---

**NOVIEMBRE 10:** Se realiza Consejo Nacional N°123.

Se recibe invitación del Presidente del Rotary Club Reloncaví de Puerto Montt, señor Raúl Palma Larrea, a una reunión especial, cuyo objetivo es estimular y fomentar el ideal de servicio como base de toda empresa digna, buscar en forma permanente un mejor conocimiento de las actividades más relevantes de la sociedad en que los clubes rotarios se desenvuelven. Dentro de esta finalidad y con ocasión de celebrarse en nuestra ciudad la próxima reunión del Consejo Nacional de la Cámara Chilena de la Construcción, estimaron del mayor interés oír la palabra de nuestro Presidente sobre el tema "Perspectivas del Sector Construcción en el País y en la X Región".

**NOVIEMBRE 20:**

Se recibe invitación para todos los asociados de nuestra Cámara del señor Mario Muñoz Bustamante, Director SERVIU, Región de Los Lagos, para una charla técnica de Industrias Hidráulicas THO, fabricantes en Chile de la línea de productos VALOO (sistemas de losas radiales y tuberías, cañerías y accesorios para la conducción de agua potable y aguas servidas). Esta charla se efectuó en el Salón de Actos del SERVIU.

**NOVIEMBRE 22:**

Se realiza Reunión Plenaria, y se efectúan elecciones de nueva Mesa Directiva, quedando como nuestro Presidente del señor Leopoldo Schumacher Guarda.

**NOVIEMBRE 29:**

Se realiza reunión de Mesa Directiva, con la casi totalidad de los asociados, para establecer objetivos y proyectos para el próximo año, efectuándose además un cóctel en homenaje al Past Presidente, señor Jaime Martel Soriano, por toda la gestión realizada.

Se realiza reunión del Consejo Asesor Regional de Puerto Montt.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

**DICIEMBRE 04:**

Se efectúa reunión de Mesa Directiva, con la participación especial del señor Juan Domingo Muñoz Recabarren, Agente de la Caja de Compensación de Los Andes, para dar una charla informativa referente a Leasing Habitacional.

**DICIEMBRE 05:**

Se realiza la primera reunión del Comité de Vivienda, presidida por el señor Claudio Gaete Ebensperger.

**DICIEMBRE 12:**

Se realiza recolección de alimentos no perecibles, entre las Entidades de la Cámara Chilena de la Construcción, Delegación Puerto Montt, para ir en ayuda al Hogar de Cristo. Actividad organizada por el Consejo Asesor Regional.

**DICIEMBRE 27:**

Se realiza reunión de Mesa Directiva, con el fin de preparar actividades para el año 1996.

**DICIEMBRE 29:**

Se recibe invitación para la Directiva y todos los socios del señor Jorge Vera Almonacid, Director Regional del Trabajo X Región, a un encuentro con la Directora del Trabajo señora María Ester Ferez Nazarala, para analizar diversas materias que afectan las Relaciones en el Mundo del Trabajo.

Se realiza cena de camaradería de fin de año, con la participación de la mayoría de los socios y organizada por el Comité de Damas.

**ENERO 04 1996:**

Reunión del CAR, para organizar actividades para el año 1996.

**ENERO 09 1996:**

Se realiza reunión de Comité de Vivienda, para programar próximas actividades.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

ENERO 12 1996

Se participa en invitación de la Corporación Habitacional para asistir a la inauguración de 142 Viviendas Progresivas Privadas en la localidad de Lolcura, comuna de Maullín.

Se concerta previa entrevista con el señor César Saravia, perteneciente a la Corporación Educacional de la ciudad de Temuco con nuestro Presidente, donde se acuerda, que en la próxima reunión plenaria, se le invitará a participar y a entregar charlas sobre los cursos que se imparten.

ENERO 16 1996:

El señor Rodrigo Córdova Requena, Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la X Región y Mario Muñoz Bustamante, Director Regional del Servicio de Vivienda y Urbanización, efectuaron una invitación a participar en la Ceremonia de firma del "Convenio Ministerio de Vivienda y Urbanismo" con Empresa de Ferrocarriles del Estado para el Proyecto de Desarrollo Inmobiliario en Puerto Montt.

Este importante acto, contó con la presencia del Ministro de Vivienda y Urbanismo, don Edmundo Hermosilla, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones don Narciso Irureta A. y el Presidente del Directorio de Ferrocarriles, don Sergio González.

ENERO 18:

Con el propósito de informar y evaluar el conjunto de actividades realizadas en el marco Plan Comunal para la superación de la Pobreza de la Comuna de Puerto Montt, nuestra Delegación fue invitada a participar en una reunión de trabajo, que tuvo lugar en el SERVIU y la que contempló:

1. Cuenta del Presidente del Comité Comunal a un año de la puesta en marcha del Plan Nacional para la Superación de la Pobreza.
2. Evaluación participativa del Programa Especial de Comunas (Trabajo en Comisiones).
3. Plenario.
4. Evaluación de la Jornada.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

Se expresó el interés de nuestras Empresas Constructoras en participar y tener prioridades en las construcciones realizadas por las Entidades de la Red Social.

Hay gran interés por la contaminación visual que está afectando a nuestra Ciudad y para lo que se va a crear un Comité que se preocupe de este tema, además de la congestión vehicular.

**MARZO 12:**

Nuestro Presidente asiste en Santiago a reunión del Comité de Coordinación Nacional y a sesión de Directorio N° 1.824.

**MARZO 15:**

Nuestro Presidente asiste a la inauguración de oficina regional de la Empresa Chilesat, por especial invitación de su Gerente General el señor Antonio Bulnes Zegers.

**MARZO 19:**

Reunión Mesa Directiva, para informar sobre actividades realizadas por nuestro Presidente en Santiago y afinar viaje a Reunión Zonal-Sur.

Nuestro Presidente realiza entrevista de prensa para el Diario El Llanquihue, referente al tema del Boom de la Construcción y la mano de obra calificada.

**MARZO 21 Y 22:**

Asisten los señores Jaime Sanz y Roberto Cavada a reunión Zonal-Sur, realizada en Coyhaique.

**MARZO 25:**

Reunión Mesa Directiva, para comentar temas de Reunión Zonal-Sur, informar sobre reunión con Dirección del Trabajo.

**ABRIL 01:**

Se acepta invitación de la CCAF Javiera Carrera, para participar en el Primer Seminario ampliado de Leasing Habitacional.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

**ENERO 24:**

Nuestro Presidente fue invitado a participar en la inauguración del Mall Paseo del Mar, por intermedio de su Gerente General señor Jack Mosa.

**FEBRERO 22:**

Reunión Mesa Directiva a las 09:30 horas, para organizar próxima reunión plenaria.

**FEBRERO 23:**

Reunión de los señores Leopoldo Schumacher Guarda, Ramón Cárdenas, Director Liceo Industrial; César Saravia Santos, Director Regional de Capacitación IX Y X Región de la Corporación Educacional; para solicitar por parte del señor Cárdenas la ayuda del sector privado, para un proyecto de nuevos cursos referentes a construcción y mejora del nuevo recinto estudiantil.

Reunión plenaria de socios y señor César Saravia, de la Corporación Educacional, para ofrecer una charla respecto al Programa de Capacitación Chile Joven, dirigido al personal de las Empresas Constructoras o a los hijos, familiares y otros.

**MARZO 05:**

Reunión General de socios, donde se trataron temas como: Próxima Reunión Zonal Sur y temas que se abordarán; se aprovecha la ocasión para dar la bienvenida a los nuevos socios.

Se informa a los socios de una próxima revisión de la Dirección del Trabajo a las empresas constructoras de la zona, respecto de tener bajo control la seguridad de los trabajadores en las obras.

El señor Juan Domingo Muñoz, nuevamente hace referencia al tema del Leasing Habitacional. Según listado recibido de OOPP., se hace mención a Propuestas Públicas otorgadas a algunos de nuestros socios.

Se hace recuerdo de los cursos de capacitación que están organizados por la Corporación Educacional y llama la atención al interés demostrado por los trabajadores y por los empleadores en apoyar, recibiendo al final de los cursos a alumnos en práctica.

**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**  
**124a. REUNION DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACION DE PUERTO MONTT**

---

**ABRIL 02.**

Se realiza reunión General de Socios, donde se trataron temas como: Proyectos de Inversión en la X Región, Estadísticas, Ley de Construcción, y por último el interés de las Empresas Constructoras de la Cámara de participar en Proyectos de las Entidades.

**ABRIL 08:**

Reunión Mesa Directiva, para programar reunión con Dirección del Trabajo.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN DE COYHAIQUE**

---

**DIRECTIVA REGIONAL**

Héctor Rodríguez Cavada	Presidente
Sergio Marín Ugas	Primer Vicepresidente
Francisco Javier Galleguillos Pizarro	Segundo Vicepresidente
Carlos Santelices Puelma	Secretario
Luis Cuello Escobar	Tesorero
Oscar del Río Homung	Director
Lionel Stock Castro	Director
Raimundo Cristi Saavedra	Past Presidente

**A.- CONSEJO PROVINCIAL AYSEN**

Componen este Organismo Asesor de la Gobernación Provincial don Francisco Galleguillos, titular y don Raimundo Cristi Saavedra, suplente.

**B.- COMISION PLAN REGULADOR I. MUNICIPALIDAD DE COYHAIQUE**

Participan en esta comisión los socios, señores Sergio Marín Ugas y don Carlos Santelices Puelma

**C.- CONSEJO REGIONAL DE EDUCACION PARA EL TRABAJO**

Preside este Consejo Don Héctor Rodríguez Cavada.

**D.- CONSEJO REGIONAL PARA LA SUPERACION DE LA POBREZA**

Participa en este Consejo Regional Don Francisco Galleguillos Pizarro, quien preside.

**E.- COMISION REGIONAL DE APELACIONES DEL REGISTRO DE CONTRATISTAS MINVU.**

Participan en esta comisión los socios, señores Sergio Marín Ugas y don Carlos Santelices como titulares y Don Francisco Galleguillos y Raúl Torres Rosas como suplentes.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN DE COYHAIQUE**

---

**F. COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES C.CH.C.  
INTENDENCIA**

Comisión formada por el Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones, don Alejandro Borquez; Intendente Regional, Sra. Silvia Moreno y representando a la C.Ch.C., don Raimundo Cristi Saavedra.

- II.- Se ha participado en reuniones con Seremi del Trabajo, para analizar el Ar.1 del DFL N° 2 de 1967, y que dice relación con la Fiscalización Nacional de la Construcción.

Se constituye el Consejo Asesor Regional formado por las siguientes Entidades de la Red Social que se encuentran en la Región: A.F.P. Hábitat, Isapre Consalud, Mutual C.Ch.C., Corporación de Capacitación de la Construcción, Caja de Compensación Valles de Chile y C.Ch.C.

Se realiza el Encuentro Zonal Sur los días 21 y 22 de marzo de 1996

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS**

---

**I.- CONSEJO REGIONAL DE MAGALLANES**

**PRESIDENTE** : Sr. Danilo Fernández R.  
**SECRETARIO** : Sr. Eduardo Espina P.  
**TESORERO** : Sr. Fernando Cuevas M.  
**PAST PRESIDENTE** : Sr. César Murúa P.  
**DIRECTORES** : Sr. Fermín Aravena A.  
: Sr. Hernán Del Canto G.  
: Sra. Tamara Pavlov L.

**CONSEJEROS NACIONALES**

Sr. César Murúa Polanco  
Sr. Eduardo Espina Parrini

**COMITES GREMIALES**

**PRESIDENTE COMITE DE OBRAS PUBLICAS** : Sr. Fermín Aravena A.

**PRESIDENTE COMITE DE PROVEEDORES** : Sr. Ricardo Saquel

**COMITE DE CAPACITACION** : Sr. Eduardo Espina P.  
: Sr. Hernán del Canto  
: Sra. Tamara Pavlov

**COMISIONES ASESORAS**

**COMISION DE SOCIOS** : Sr. César Murúa P.  
: Sr. Jaime Twyman M.  
: Sr. Alfonso Domenech Z.

**NUMERO DE SOCIOS DELEGACION** : 40

**EJECUTIVA REGIONAL** : Sra. June Twyman Q.

**II.- REUNIONES PERIODICAS DE LA DELEGACION DE MAGALLANES**

Los Segundos Miércoles de cada mes, se realizan las reuniones de la Mesa Directiva Regional.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS**

---

Todos los Lunes del mes, el Presidente de la Delegación asiste a las reuniones de la Confederación de la Producción y del Comercio Regional.

Para la primera semana de cada mes, se ha fijado las reuniones del Consejo de Acción Social Regional.

**III.- PRINCIPALES ACTIVIDADES COMPRENDIDAS DESDE EL MES DE  
NOVIEMBRE DE 1995, HASTA ABRIL DE 1996.**

**NOVIEMBRE**

Participación del Presidente de la Delegación, Sr. Danilo Fernández R. y Consejeros Nacionales, Sres. César Murúa P. y Eduardo Espina P. en el Consejo Nacional N° 123, realizado entre los días 09 y 12 de noviembre en la ciudad de Puerto Montt.

Con motivo de la visita a Punta Arenas del Comité Ejecutivo Nacional de la Confederación de la Producción y del Comercio, los días 27 y 28 de noviembre, asiste en representación de la Cámara a la reunión con el Sr. Intendente y el Sr. Alcalde, el Presidente, Sr. Danilo Fernández. Además la Mesa Directiva y Socios, participan en reunión de trabajo con Directivos de Coproco Nacional, representantes de ramas y empresas asociadas a la Coproco regional.

La Cámara Regional en conjunto con Constructa, realizan charla técnica a los socios, el día 29 de noviembre, denominada "Constructa, la Herramienta de Información y Comunicación Para la Industria de la Construcción".

**DICIEMBRE**

El Sr. Edmundo Fahrenkrog B., Gerente de Forestal Trillum Ltda., invita al Presidente, Sr. Danilo Fernández, a participar a una cena el día 02 de diciembre, con motivo de la visita a la zona de un grupo de inversionista de U.S.A., interesados en el proyecto Río Cóndor.

El Sr. Intendente, don Ricardo Salles G., invita a la Mesa Directiva Regional a participar de la presentación del Plan Especial de Apoyo al Proyecto Región, para el día 06 de diciembre, presidida por el Sr. Ministro del Interior, don Carlos Figueroa S. y el Sr. Ministro de Economía, don Alvaro García.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA  
DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS**

---

El Secretario Regional Ministerial de Educación, Sr. Gabriel Vidal V., cita a reunión, para el día 19 de diciembre, al Presidente, Sr. Danilo Fernández; Vicepresidente, don Edward Andersen; Secretario, don Eduardo Espina y a don Fernando Cuevas; con el objeto de constituir la Comisión Regional de Educación y Trabajo.

El Presidente, Sr. Víctor Fugllie y el Gerente General, Sr. Iván Plencovich de la Empresa de Servicios Sanitarios de Magallanes, invita para el día 28 de diciembre, al Sr. Danilo Fernández a la inauguración de sus nuevas oficinas comerciales.

La Sra. Tamara Pavlov y el Sr. Eduardo Espina, se reúnen con el Secretario Regional Ministerial del Trabajo, Sr. Fernando Dasencic y la Directora Regional del Sence, Sr. Patricia Calisto S., con el objeto de coordinar programas y criterios de cursos de formación para trabajadores.

**ENERO**

El presidente, Sr. Danilo Fernández, asiste a reuniones de la Confederación de la Producción y el Comercio Regional, con motivo de analizar el Plan para el Desarrollo de Magallanes, estando presente en algunas de éstas, el Ministro de Economía, Sr. Alvaro García y el Ministro del Interior, Sr. Carlos Figueroa.

**MARZO**

El Presidente Sr. Danilo Fernández, participa los días 18, 19 y 20 de marzo en el Seminario-Taller "Instrumentos para la Cooperación Empresarial de la Unión Europea".

El Ministro de Planificación y Cooperación, Sr. Luis Maira y el Jefe de la Delegación de la Comisión Europea en Chile, Kurt Juul, invitan al Presidente de la Delegación, a un cóctel el día 19 de marzo con motivo de la presentación oficial del Programa Chile Austral, contándose con la presencia de Embajadores de los Estados Miembros de la Unión Europea.

A la Jornada Zonal Sur realizada en la ciudad de Coyhaique los días 21 y 22 de marzo, asistieron en representación de la Delegación, el Presidente, Sr. Danilo Fernández y el Sr. Eduardo Espina P.

En representación de la Delegación, asisten a la Jornada de la Red Social, realizada en la Cámara de Santiago, el día 28 de marzo, los Sres. César Murúa y Edward Andersen.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DE LA**  
**DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS**

---

**ABRIL**

El Secretario Regional Ministerial de Educación, Sr. Gabriel Vidal V., cita a reunión para el día 03 de abril, al Presidente, Sr. Danilo Fernández; Vicepresidente, don Edward Andersen; Secretario, don Eduardo Espina y a don Fernando Cuevas; con el objeto de constituir la Comisión Regional de Educación y Trabajo.

Con motivo de la decisión que debe tomar el Consejo Regional de Magallanes, respecto a la realización del Proyecto Río Cóndor, el Presidente de la Delegación Regional, Sr. Danilo Fernández y en su calidad de Segundo Vicepresidente de la Confederación de la Producción y del Comercio, declara que este proyecto se inserta plenamente en el Proyecto Región en materia de inversión y poblamiento de Tierra del Fuego.

El Capitán de Navío, Administrador de ASMAR Magallanes, Sr. Fernando Mandiola A., invita al Presidente, Sr. Danilo Fernández R., a la Ceremonia de Aniversario de ASMAR, a realizarse el día 15 de abril.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN  
124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL  
16 Y 17 DE MAYO DE 1996  
SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE OBRAS PUBLICAS**

---

**TEMARIO :**

- 1.- Situación general del subsector
- 2.- Perspectivas para 1996
- 3.- Objetivos planteados por la Mesa Directiva del Comité
- 4.- Desarrollo del Comité
- 5.- IX Convención
- 6.- Capacitación
- 7.- Plan de Inversiones del MOP
- 8.- Invitados Especiales
- 9.- Modernización del Estado

**1.- SITUACIÓN GENERAL DEL SUBSECTOR**

El subsector ha visto un incremento del presupuesto del MOP respecto al año 1995, del orden de un 12 %, hasta alcanzar la cifra de \$ 317.344.- millones como presupuesto vigente para 1996. Esta cifra incluye los programas de Inversión Sectorial de Asignación Regional, ISAR.

El incremento de Inversión Real de la Dirección de Vialidad es del orden del 8% para el año 1996.

En lo que se refiere al cumplimiento de los programas y desembolsos presupuestarios por parte del MOP durante el año 1995, se observó un progresivo aumento de la eficiencia en la gestión de dicho Ministerio ya que registró una inversión del 97 % de su presupuesto anual.

**2.- PERSPECTIVAS PARA 1996**

Para el año 1996, la autoridad vial y la de concesiones han anunciado inversiones que tiendan a aumentar la productividad de los distintos sectores de la economía. Por concepto de inversiones privadas, tales como concesiones urbanas - interurbanas y ruta 5, se espera licitar, dentro de los próximos meses, obras por US\$ 1.733.- millones (flujograma adjunto) adicionales al incremento del presupuesto del MOP, antes mencionado.

Expectante están los sectores FF.CC. y Puertos que requieren leyes específicas para aceptar la inversión privada.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE OBRAS PUBLICAS**

---

Asimismo, de acuerdo a información entregada por CORFO se espera una gran inversión en el Sector Sanitario, para lo cual se cuenta especialmente con la participación de Privados, ya sea, a través de Concesiones de Empresas Sanitarias y Sistemas B.O.T. para la construcción de plantas de tratamientos de Aguas Servidas.

Todo lo anterior, indicaría un interesante horizonte de inversiones del sector infraestructura pública.

**3.- OBJETIVOS PLANTEADOS POR LA MESA DIRECTIVA DEL COMITE**

El Comité desarrolló en el período los siguientes objetivos:

- \* Insistir en la necesidad de invertir en infraestructura pública, ya que la carencia de ella es un factor limitante al crecimiento del País.
- \* Conocer en forma detallada los proyectos y estudios de ingeniería que serán licitados por el Ministerio de Obras Públicas, por Corfo, Metro, y otras Empresas que realizan inversión de infraestructura pública.
- \* Estar atentos al éxodo de profesionales del MOP, dado que la falta de ellos se ve como un impedimento para cumplir con la inversión del Ministerio. De igual forma se está alerta respecto a la poca participación de Consultores en las licitaciones del MOP, lo que puede retrasar los llamados a propuestas de construcción.
- \* Perfeccionar la reglamentación que regula los contratos de obras públicas.
- \* Coordinar con las Delegaciones Regionales el funcionamiento de las Corporaciones Viales (Ley Páez).
- \* Solucionar problemas con el SERVIU que afectan a los contratos celebrados con otras entidades o Empresas. (multas-boletas de garantía certificados financieros etc.)
- \* Incrementar la participación de los socios en las actividades del Comité, ya que ello permite tener a las Empresas informadas acerca del sector y el aporte de antecedentes de parte de los socios permite al Comité estudiar y desarrollar alternativas de solución a problemas específicos.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE OBRAS PUBLICAS**

---

**4.- DESARROLLO DEL COMITÉ**

El Comité de Obras Públicas solicitó a la asesoría jurídica de la Cámara, el pronunciamiento respecto a la fiscalización que el Servicio de Impuestos Internos realiza a las empresas constructoras sobre el uso de vehículos (Camionetas y jeeps) fundado en la interpretación a las disposiciones de la Ley 19.398.

En otro orden de cosas, una Comisión ad hoc, nombrada por la Mesa del COP participó activamente en la Comisión de Concesiones, que preside don Víctor Manuel Jarpa, comisión que estudió y elaboró proposiciones de modificación a la Ley de Concesiones, la que recientemente concluyó su discusión en el Parlamento.

El Comité realiza actividades permanentes con la Dirección General de Obras Públicas, a la cual se le presentó en Marzo último un proyecto de modificaciones al Reglamento de Contratos de Obras, del cual se espera respuesta del MOP. Asimismo, se tienen reuniones con diferentes Directores Nacionales del MOP.

Como es habitual, se han mantenido las reuniones mensuales que la Mesa Directiva de la Cámara y este Comité sostienen con el Sr Ministro de Obras Públicas, oportunidad en que se analizan entre otros los temas: Inquietudes del Comité, Ley de Concesiones, Dotación Personal del MOP y su nivel de remuneraciones, Estudios de Ingeniería, Tratos Directos, etc.

Miembros del Comité participaron en el Seminario "Provincial Chile" desarrollado en la Ciudad de Valparaíso en el mes de Diciembre de 1995.

**5.- IX CONVENCION NACIONAL DE OBRAS PUBLICAS**

Desde Enero de 1996 a la fecha, el Comité está preparando la programación de este evento, que tendrá lugar entre los días 4 y 6 de julio, en Marbella, en el que se espera contar con una participación significativa de las empresas del sector.

Cabe destacar que se aprobaron las bases del Premio "Viaducto del Malleco", premio que se otorgará a la ejecución de la mejor obra de infraestructura que haya sido puesta en servicio entre los años 1990-1995.

El Premio, que cuenta con el auspicio de la Cámara Chilena de la Construcción y el Ministerio de Obras Públicas, será entregado en la IX Convención, que se desarrollará en el mes de Julio.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITE DE OBRAS PUBLICAS**

---

**6.- CAPACITACION**

Una de las mayores preocupaciones del Comité ha sido el incentivar a las empresas a capacitar a su personal, y en forma especial el Comité está consciente de qué una restricción importante, en la construcción de hoy, es la disponibilidad de mano de obra calificada, por ello la necesidad de hacer esfuerzos para capacitar a quienes deseen acceder al sector y reciclar a quienes pertenecen al mismo, es que en conjunto con la Corporación de Capacitación, se encuentra formando parte de la creación de una escuela de capacitación permanente, con el objeto de formar operadores de maquinaria pesada de la construcción. Para lo anterior, la Mesa ha sugerido a las empresas socias, utilizar el beneficio que otorga la ley para estos casos, que se traduce en un crédito fiscal hasta por el 1% de las remuneraciones imponibles de los trabajadores, franquicia tributaria que el año 1995 estaba subutilizada.

El año 1995 con este proyecto se capacitaron 40 personas en operadores de Bulldozer D8l y Retroexcavadora 416 los que se encuentran laborando en empresas del sector. Durante el año 1996 se espera capacitar a un número mayor de operarios.

Esta iniciativa fue evaluada por el Sr. Alberto Ureta, Director Ejecutivo de la Corporación de Capacitación en la sesión del Comité del día 11 de Diciembre de 1995.

Por otra parte, se continúa trabajando con el Cuerpo Militar del Trabajo un posible convenio de Capacitación para operarios de Maquinaria Pesada, documento que está siendo analizado por la Asesoría Jurídica de la Cámara.

**7.- PLAN DE INVERSIÓN DEL MOP**

Durante el mes de Marzo, se invitó a la Directora de Planeamiento del MOP, quien dio a conocer en forma específica el tema de la inversión pública y en particular la destinada a vialidad. Lo anterior reviste gran importancia debido que ese organismo administra un presupuesto para construir infraestructura, de cerca del 73 % de lo que destina el MOP para inversión.

Producto de esta participación, el Comité tuvo acceso al detallado plan de obras, que será llamado a licitación por Vialidad y otras Direcciones del MOP durante el año en curso; la materialización de esos planes indican que será incrementado el llamado a propuestas respecto al año 1995.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

---

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITE DE OBRAS PUBLICAS**

---

La inversión por regiones, por obras y montos ha sido entregada por el MOP a través del documento "Guía de Inversiones 1996" .

**8.- INVITADOS ESPECIALES**

Este período se caracterizó por la participación de invitados en las reuniones ampliadas del Comité, lo cual ha permitido informar a los socios y reflexionar sobre los desafíos del Empresario de hoy.

El día 13 de Noviembre de 1995 asistió como invitado el Sr. Luis Durand, Jefe de Inversiones de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, quien expuso sobre las inversiones que se proyectan ejecutar, en forma descentralizada, durante el año 1996, cifra cercana a los \$ 140.000 millones de pesos.

El día 27 de Noviembre de 1995 asistió como invitado el Rvdo. Padre Fernando Montes, Sacerdote Jesuita, quien expuso sobre el tema "Sociedad Chilena del 2.000, una visión de la Iglesia."

El día 08 de Enero 1996 asistió como invitado el Sr. Santiago Sánchez, Presidente de la Asociación de Ingenieros Consultores, con quien se analizó el problema de los proyectos de ingeniería año 1996.

El día 22 de Enero de 1996 asistió como invitado el Sr. Igor Saavedra Premio Nacional de Ciencias, quien expuso el tema "La Misión de la Ciencia - La Tecnología y los límites entre ambas".

El día 08 de Abril de 1996 asistió como invitado el Sr. Eduardo Bitrán, Gerente General de Corfo, quien expuso en detalle sobre las inversiones que las empresas sanitarias realizarán en el período 1996 -2010, como también informó de la tramitación de la Ley Sanitaria que se encuentra en el Parlamento.

**9.- MODERNIZACION DEL ESTADO**

La Mesa del Comité ha participado además, en reuniones del Comité de Coordinación Nacional en la que se ha analizado el tema "Descentralización del Ministerio de Obras Públicas".

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

CHILE

PLAN DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS 1993-1998

PROYECTOS	INV. EST.	Año de Adjudicación de la Concesión					
		93	94	95	96	97	98
	Millones de US\$						
<b>GRUPO I : Concesiones Ruta 5</b>							
Ruta 5, La Serena-Los Vilos	235,0				235,0		
Ruta 5, Los Vilos-Santiago	148,0				148,0		
Ruta 5, Talca-Chillán	160,0				160,0		
Ruta 5, Chillán-Collipulli	161,0				161,0		
Ruta 5, Temuco-Río Bueno	131,0				131,0		
Ruta 5, Río Bueno-Puerto Montt	128,0				128,0		
Ruta 5, Santiago-Talca (1a Etapa)	112,0					112,0	
Ruta 5, Santiago-San Fdo. (Autopista)	230,0					230,0	
Ruta 5, Collipulli-Temuco	212,0					212,0	
Ruta 5, Cruce Canal de Chacao	80,0						80,0
<b>Subtotal Grupo I</b>	<b>1.597,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>963,0</b>	<b>554,0</b>	<b>80,0</b>
<b>GRUPO II : Concesiones Urbanas</b>							
Sistema Norte-Sur Stgo. (Incluye Av.Gral Velázquez.)	132,0				132,0		
Sistema Oriente-Poniente. (Costan.Norte, Kennedy Las Condes)	233,0				233,0		
Acceso Vial Aeropuerto CAMB	10,0				10,0		
Mej: Integral Av.A. Vespucio	158,0					158,0	
Radial Nor-Oriente	103,0					103,0	
Ruta 68: S.Río Mapocho-Las Rejas	10,0						10,0
Pié Andino: S.Las Condes-Ruta 5	110,0						110,0
Isabel Riquelme-Rodrigo de Araya	52,0						52,0
Eje Las Industrias-La Serena	44,0						44,0
<b>Subtotal Grupo II</b>	<b>852,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>375,0</b>	<b>261,0</b>	<b>216,0</b>
<b>GRUPO III: Concesiones Interurbanas y Otras</b>							
Túnel El Melón	39,0	39,0					
Camino de la Madera, Acceso Sur Concepción	33,7		33,7				
Acceso Norte a Concepción	197,0			197,0			
Ruta 78, Santiago-San Antonio	121,6			121,6			
Camino del Rípío	0,5			0,5			
Camino Puchuncaví-Nogales	11,0			11,0			
Aeropuerto Diego Aracena, Iquique	5,0			5,0			
Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt	5,3			5,3			
Autopista La Dormida y							
Ruta 68, Santiago-Valparaíso	300,0				300,0		
Ruta 57 CH, Santiago-Los Andes	80,0				80,0		
Aeropuerto Carriel Sur, Concepción	7,5				7,5		
Aeropuerto El Loa, Calama	2,0				2,0		
Aeropuerto La Florida. La Serena	2,5				2,5		
Complejo Aduanero Los Andes	3,0				3,0		
Red Vial Cartagena-Quintay	60,0					60,0	
Camino a Corral	40,0					40,0	
Canal El Morro Talcahuano	18,0					18,0	
Defensas Río Bfo-Bfo	98,0					98,0	
Camino Lota - Cafete	60,0					60,0	
Ruta 60 CH, Los Andes-Valparaíso	36,0						36,0
Ctro.Portuario Industrial Concepción	170,0						170,0
Camino Catapilco - Placilla	15,0						15,0
<b>Subtotal Grupo III</b>	<b>1.305,1</b>	<b>39,0</b>	<b>33,7</b>	<b>340,4</b>	<b>395,0</b>	<b>276,0</b>	<b>221,0</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.754,1</b>	<b>39,0</b>	<b>33,7</b>	<b>340,4</b>	<b>1.733,0</b>	<b>1.091,0</b>	<b>517,0</b>
<b>FUENTE:</b>	<b>Coordinación General de Concesiones, Dirección General de Obras Públicas, Ministerio de Obras Públicas, 8 de Febrero de 1996.</b>						

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

**I.- ACTIVIDADES REALIZADAS:**

Las actividades realizadas por este Comité, durante el período comprendido entre el 20 de Noviembre de 1995 y 29 de Abril de 1996, han apuntado fundamentalmente a los siguientes temas, los cuales están íntimamente ligados entre sí:

- 1.- Enfrentar el desafío que significa la participación de las empresas de la construcción frente a la Globalización de los mercados.
- 2.- Conocer las nuevas tendencias en inversiones de nuestros mandantes y nuestra participación en ellas.
- 3.- Colaborar como entidad gremial a la Modernización del Estado.

1.- **ENFRENTAR EL DESAFÍO QUE SIGNIFICA LA PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS DE LA CONSTRUCCIÓN FRENTE A LA GLOBALIZACIÓN DE LOS MERCADOS.**

El proceso que vivimos actualmente de globalización de los mercados afecta al sector de la construcción, desde tres puntos de vista;

**A.- Internacionalización dentro de Chile:** Se produce esta situación, con las empresas constructoras extranjeras que han iniciado operaciones en Chile, ya sea por la modalidad de compra de una empresa Chilena, de asociación o derechamente la instalación de una filial en el país. Debe destacarse en relación a la participación de profesionales extranjeros en el país, el estancamiento en el Congreso, del Proyecto de Ley del Ejercicio Profesional.

**B.- Internacionalización fuera de Chile:** Las empresas constructoras Chilenas salen del país, para continuar prestando servicios a sus clientes Chilenos que salen al extranjero, lo que se ha denominado "Tras la Bandera". O bien, la experiencia de exportar servicios de ingeniería, construcción y afines. Esta última experiencia la han realizado algunas empresas chilenas, aunque los resultados no han sido los esperados, así lo han expresado en sesiones del Comité, en sesión del 15 de abril pasado, en la cual el tema central fue "La Internacionalización de la Ingeniería". No obstante lo anterior, perseverarán en este esfuerzo exportador de manera sostenida en el tiempo, pues es absolutamente necesario, no se puede ir contra la tendencia globalizadora del mercado, si no se corre el riesgo de quedar postergado, o bien parece conveniente intentarlo incluso, cómo una manera de defenderse ante la

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

entrada de empresas competidoras en nuestro país, esta última ha sido la experiencia entregada por empresas invitadas en la sesión del Comité del 1º de abril pasado, en que el tema central fue "Las inversiones Chilenas en Argentina". La conclusión común, de esta experiencia de internacionalización fuera de Chile, parece ser la falta de recursos físicos y humanos en el proceso de comercialización de los servicios.

- C.- **Acuerdos de Libre Comercio:** Los Acuerdos de Libre Comercio que afectan al país, son básicamente el Mercosur, el Nafta y el Acuerdo con Canadá, considerándose este último, como un paso para llegar al Nafta. Estos Acuerdos benefician en particular el comercio de los bienes y no el de los servicios.

En el Mercosur, no se recogieron las proposiciones de lograr acuerdos en el área de los servicios, quedando estos excluidos de las negociaciones, por la negativa de los socios de introducirlos, especialmente de parte de los Brasileños.

En relación al Nafta, el criterio a utilizar como consecuencia del resultado de las negociaciones con Canadá, parece ser el mismo. Esta última situación se produce básicamente por los inconvenientes con que nos presentamos ante estos países;

- La falta de acreditación profesional: En Chile no tenemos desarrollado un sistema de acreditación profesional, lo cual nos desfavorece frente a nuestros socios, pudiendo repetirse en nosotros la exigencia hecha a México, en que se les exige 4 años adicionales de experiencia para poder trabajar en Estados Unidos y Canadá.
- Otra dificultad podría ser la falta de definición del ejercicio colectivo de la ingeniería, esto es como empresa.
- La nacionalidad de las empresas podría provocarnos dificultades frente a los socios del Nafta, ya que de acuerdo a las leyes Chilenas, una empresa extranjera cumpliendo determinados trámites legales, establece una filial en el país, considerándola a ésta última Chilena, lo anterior podría no aceptarse por nuestros socios, en que sea una empresa extranjera la que se beneficie con el Nafta.

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

- Por último, es un problema el de la falta de equivalencia de carreras, en los Estados Unidos, la carrera de Ingeniería Civil requiere 4 años y en Chile 6 años. Asimismo, en el país hay múltiples ingenierías, civil, comercial, de ejecución, la interrogante se plantea frente a la equivalencia de estas ingenierías frente a las Norteamericanas y Canadiense.

En sesión del Comité del día 15 de abril se planteó la necesidad de crear, o bien de reforzar en la institucionalidad ya existente, una Comisión o Asociación de Exportadores Chilenos de Servicios de Ingeniería, Construcción y Afines, los cuales representen de manera especial la inclusión de los servicios, frente a los ente negociadores por Chile en estos Tratados de Libre Comercio. No se desconoce con ello las gestiones realizadas por la Sofofa, pero parece naturalmente necesaria la creación de una Comisión o Asociación específica que esté constituida por los prestadores de servicios, quienes podrían indudablemente representar de manera más certera sus intereses. Esta Asociación podría incluso constituir en conjunto con otras instituciones prestadoras de servicios, bancos, instituciones financieras, compañías de seguros y asociaciones gremiales, un frente común, esto es una "Asociación de Exportadores de Servicios", quienes con mayor propiedad defenderían la inclusión de estos en las negociaciones de los Tratados de Libre Comercio a suscribir por el país.

No obstante lo anterior, se está consciente que el proceso de inclusión de los servicios, es algo reciente en las negociaciones de Tratados de Libre Comercio, iniciándose este proceso, no hace mucho en el seno de la OMC. Por lo antes expuesto, debiéramos anticiparnos al desarrollo de las tendencias del comercio internacional, creando las instancias que reúnan y representen los intereses del país en el área de los servicios.

El adecuarnos como país y sector frente a la globalización de los mercados, nos obliga a:

- a) Conocer las exigencias y realidad del ámbito Internacional, para nuestro sector.
- b) Capacitarnos.
- c) Reforzar nuestra organización como sector servicios, para obtener mejores condiciones en el extranjero.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

**2.- CONOCER LAS NUEVAS TENDENCIAS EN INVERSIONES DE NUESTROS  
MANDANTES Y NUESTRA PARTICIPACIÓN EN ELLAS.**

El Comité de Contratistas Generales, como una manera de colaborar en el logro de las exigencias antes descritas, invitó a la sesión del 1º de abril, en conjunto con la Comisión de Relaciones Económicas Internacionales de la Cámara, a un conjunto de empresas Chilenas inversionistas en Argentina; CMPC, representada por Washington Williamson; MASISA, representada por José I. Letamendi; INDURA, representada por Germán Johow; POLPAICO, representada por Mario Sapaj; COSTA, representada por Esteban Valderrama y UNIMARC, representada por Wilfred Walter. El objeto de esta invitación fue conocer la experiencia de estas empresas en el mercado Argentino y ofrecer los servicios de las empresas socias para acompañarlos en sus incursiones, proyecto que se ha denominado "Tras la Bandera". En agosto se piensa continuar con este plan de acercamiento a las empresas Chilenas en Argentina, pero trasladándose a Buenos Aires, donde se aprovechará la oportunidad para reunirse con el sector industrial Argentino y con la Cámara de la Construcción Argentina.

Asimismo en sesión del Comité del 15 de abril, se invitó a Elías Arze C., quién expuso sobre "La internacionalización de la Ingeniería", relatando su experiencia empresarial en México, Bolivia y otros países Latinoamericanos, indicando que no ha sido una experiencia exitosa pero sí necesaria, en atención a la falta de condiciones favorables en estos países para el extranjero que preste servicios, destacando el hecho de que a la fecha sólo existen Acuerdos de doble tributación con Argentina, tema que está tratado precedentemente en lo referente a la falta de Acuerdos de Libre Comercio, en el sector "servicios". Asimismo debe destacarse de la experiencia relatada, las restricciones legales de nuestros profesionales para trabajar en dichos países, en contradicción con la cantidad de profesionales extranjeros que trabajan en el país.

Las experiencias antes relatadas coinciden en los planteamientos desarrollados en la parte inicial del presente Informe, enfrentando por ende al sector al desafío de entrar a nuevos mercados lo que requiere buscar acuerdos que hagan estas actividades más favorables y conocer los requerimientos técnicos que exige la exportación de nuestros servicios, lo cual nos lleva al tema de capacitación.

El Comité está preocupado del tema de la capacitación de las empresas; en sesión del día 4 de diciembre se invitó al Presidente y Director Ejecutivo de la Corporación de Capacitación de la Cámara, quienes informaron de las actividades desarrolladas por la Corporación y, muy especialmente, de la creación de la Escuela de

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

Operadores de Maquinaria Pesada de la Construcción, iniciativa que surgió en el Comité de Contratistas Generales y en el de Obras Públicas, lo cual permitió la graduación en diciembre pasado, del primer curso con 20 operadores. El día 15 de enero del presente año, el Comité, invitó al Gerente General y la Gerente Técnico de TUV Rheinland Chile S.A., quienes expusieron sobre las "Normas de Aseguramiento y Gestión de la Calidad ISO 9.000", en atención a la demanda por productos y servicios de calidad garantizada, lo cual como consecuencia de la globalización de los mercados, es una necesidad que enfrenta el sector para prepararse adecuadamente a las exigencias futuras de los mandantes en el mercado de la construcción.

**3.- COLABORAR COMO ENTIDAD GREMIAL A LA MODERNIZACIÓN DEL ESTADO.**

Producto de la preocupación del Comité por conocer como enfrenta el aparato estatal el desafío de modernizar el día 18 de marzo se invitó al Sr. Sergio Spoerer, Consultor Gubernamental sobre esta materia. Se concluyó de la presentación efectuada, que existe preocupación por modernizar el sector público, pero que este es un sistema complejísimo con dificultades de solucionar en el corto plazo, pero que es un desafío para el sector privado el participar en este proceso, liderando iniciativas concretas que faciliten el esfuerzo modernizador del Estado.

Un ejemplo de lo anterior, ha sido la participación entusiasta de nuestro gremio en los esfuerzos por mejorar la infraestructura vial del país, a través de la Ley de Concesiones, proyecto en el cual la Cámara ha cumplido una importante función. Para conocer la marcha de las concesiones en la práctica, en sesión del Comité del 4 de marzo se invitó al Jefe de Proyectos de Concesiones y al Sub Gerente de Finanzas del Grupo C.B., quienes relataron su experiencia empresarial en este nuevo mercado desde un doble punto de vista, el de la visión de la industria y el de la organización del negocio. Concluyendo que el sector se está organizando como industria, las tasas de crecimiento son acordes a un crecimiento razonable del país, son proyectos de bajo riesgo que llevan asociada una rentabilidad consecuente con éste (ingresos garantizados, vías estructurantes, etc) existen buenas expectativas respecto de algunos factores que podrían incrementar la rentabilidad de los proyectos. En relación a la organización del negocio, se piensa en la búsqueda de una industria en equilibrio, reemplazando las regulaciones por la competencia e incentivar a potenciales inversionistas extranjeros a participar.

Es importante destacar que, como consecuencia de la discusión generada sobre el tema de la Red Social en el Consejo de la Cámara en Puerto Montt en el mes

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

el tema de la Red Social en el Consejo de la Cámara en Puerto Montt en el mes de noviembre recién pasado, este planteamiento generó una Jornada informativa de la Red social en marzo de este año, la que permitió conocer la organización y servicios ofrecidos a los socios por estas Entidades.

**II.- Actividades importantes por realizar:**

El Comité continuará su esfuerzo por incorporar a las empresas del sector a la globalización de los mercados, por lo cual en agosto de este año, se trasladarán algunas empresas del Comité a Buenos Aires, Argentina, para reunirse con empresas Chilenas y otras del Sector Industrial en Argentina, como parte del proceso ya explicado precedentemente.

El tema de la ética en los negocios preocupa al Comité, tanto desde el punto de vista de las empresas contratistas en su relación con los mandantes, tema analizado el año pasado extensamente en la exposición del R. Padre Raúl Hasbun y posteriormente en el documento elaborado por el Comité, denominado "Criterios Básicos de Contratación", como también la ética entre las empresas socias, tema que desarrollará este año.

**II.- Actividades de los Sub Comité de Inversiones y de Estudios y Coyunturas:**

**Sub Comité de Inversiones:**

El Sub Comité de Inversiones del Comité de Contratistas Generales, realiza trimestralmente reuniones con empresas y obtiene informaciones de ellas y de consultas a los socios, con estos antecedentes elabora el Catastro de Proyectos de Inversión en Infraestructura Productiva Privada. Entre los meses de Noviembre de 1995 y Abril de 1996, se ha elaborado dos catastros los cuales se resumirán a continuación;

**- Catastro de Proyectos de Inversión en Infraestructura Productiva Privada, al 31 de diciembre de 1995:**

El análisis de la inversión total detectada, en esta última actualización para el quinquenio 1995 al 1999, arroja como resultado una inversión total de US\$19.291,10 millones. Esta cifra es comparable con las proyecciones que tuvo este instrumento en noviembre de 1994 que ascendió a US\$ 12.107,30 millones. El incremento entre noviembre de 1994 y diciembre de 1995 es de 59,34%, esta diferencia es explicada en gran medida por los megaproyectos del área minería,

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITÉ DE CONTRATISTAS GENERALES**

---

autoridad en el sector concesiones.

En conclusión, el sector minería acapara el mayor peso de la inversión con un 32.18% del total, disminuyendo su participación relativa en inversión del 35.78% de la que registraba a noviembre de 1994. Los sectores Concesiones y Otros (este último contiene el sector Papel Celulosa), se perfilan con un fuerte incremento en su participación relativa.

**Catastro de Proyectos de Inversión en Infraestructura Productiva Privada,**  
**al 31 de marzo de 1996:**

El análisis de la inversión total detectada, en esta última actualización para el período 1996 al 2000, arroja como resultado una inversión total de US\$ 23.613,10 millones. El incremento entre Diciembre de 1995 y marzo de 1996 es de 22,40%, esta diferencia es explicada en gran medida por los megaproyectos del área energía y el aumento de la inversión en el sector edificación no habitacional.

Como conclusión, haciendo un análisis sectorial de las áreas de mayor importancia, se puede inferir que, como ha sido tradicional, el sector minería acapara el mayor peso de la inversión con un 28,24% del total, disminuyendo su participación relativa en inversión del 32,33% de la que registraba a diciembre de 1995. Los sectores energía, concesiones y otros (este último contiene el sector Papel Celulosa) se vuelven a perfilar con un fuerte incremento en su participación relativa.

**- Sub Comité de Estudios y Coyunturas:**

En el tercer trimestre de 1995, un análisis de la encuesta refleja bajas puntuales en la actividad del índice del Comité de Contratistas Generales.

Para el cuarto trimestre de 1995, los datos no son representativos por haberse recibido sólo un poco más del 60% de la muestra a la fecha.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE VIVIENDA PÚBLICA**

---

El Comité de Viviendas del Sector Público se encuentra presidido por el señor Fernando Jara Aninat y las principales actividades realizadas durante este período se detallan a continuación:

**1.- INVITADOS :**

El Comité, en su constante deseo de interiorizarse del quehacer de todas las Entidades de la Red Social de la Cámara Chilena de la Construcción, invitó a una de sus sesiones a don Teófilo de la Cerda, Presidente de la Corporación Habitacional de la Cámara, a fin de que pueda informar a los miembros del Comité de las principales funciones, principios y desafíos futuros de la entidad que preside.

Para tomar conocimiento de las principales modificaciones legales en materia habitacional, se invitó al señor Cristóbal Prado, abogado del Departamento Legal de la Cámara, quien entregó un completo informe sobre la materia, destacándose la reducción en 10 UF de los subsidios para los tres tramos del Sistema Unificado, así como la publicación a principios de año, del artículo modificatorio que contempla la neutralidad de los subsidios.

A fin de mantener informados a los Socios en materias legales atinentes a la vivienda, se incorporó al Comité el abogado Cristóbal Prado. Además, entregará asesoría legal permanente y colaborará en todos los requerimientos que surgan en el ámbito de su profesión.

**2.- EVENTOS :**

El mes de diciembre pasado se realizó la tradicional comida anual del Comité, la que se efectuó en los salones del Club de Polo y contó con una numerosa concurrencia.

El Comité se encuentra organizando la V Reunión Nacional de Vivienda Pública, evento que por acuerdo de sus Socios se llevará a cabo en Isla de Pascua entre los días jueves 17 y domingo 20 de octubre de 1996.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE VIVIENDA PÚBLICA**

---

**3.- CONTACTO CON AUTORIDADES :**

El Comité se ha preocupado por mantener un permanente y fluido contacto con las autoridades del sector, para cuyo efecto, durante este período, se reunió en varias oportunidades con el Subdirector de Finanzas del Serviu Metropolitano, señor Víctor Abarca. En ellas se analizó el estado de avance del programa de vivienda para el año 1996, y la posibilidad de proporcionar información estadística de los programas PET y Sistema General Unificado, petición que fue muy bien acogida por el señor Abarca, y que ha sido de gran apoyo para la realización de estudios estadísticos de los programas de viviendas sociales.

**4.- PROBLEMAS PARTICULARES DE LOS CONTRATISTAS :**

Como una manera de conocer los problemas propios de los señores contratistas socios del Comité, se acordó incluir dentro del temario de las reuniones ampliadas este aspecto, a fin de poder debatir en conjunto las dificultades que se producen a diario, y crear comisiones especiales que den solución a los inconvenientes, cuando la Mesa Directiva del Comité así lo disponga.

Hasta la fecha se han planteado un sinnúmero de problemas particulares de los contratistas, muchos de ellos resueltos gracias a la colaboración conjunta de miembros del Comité que se han visto afectados por problemas de índole similar. A modo de ejemplo, se han tratado temas como los siguientes: otorgamiento de tratos directos en la V Región, nuevas exigencias para la recepción de obras en la comuna de La Florida, nuevo sistema de licitación al interior del casco urbano, exigencias adicionales en materia de instalaciones de gas y la negativa en el otorgamiento de factibilidad de agua potable en edificios habitacionales en la VII Región, entre otros.

**5.- ESTADÍSTICAS :**

Don Mario Bronfman ha mantenido informado al Comité en todo lo referente a estadísticas de los programas de vivienda Serviu y avances de los diferentes programas habitacionales.

Se han elaborado estudios específicos sobre los resultados del programa de vivienda básica en el año 1995, así como también sobre el desarrollo experimentado por el Sistema de Subsidio Unificado en la Región Metropolitana entre los años 1994 y

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE VIVIENDA PÚBLICA**

---

viviendas contempladas por el programa, de las unidades llamadas en cada licitación y de aquellas viviendas efectivamente adjudicadas, tanto en las licitaciones, como por sistema de tratos directos. Por su parte, los antecedentes proporcionados acerca del desarrollo del programa de subsidio unificado se entregaron en un cuadro que incluía el total de unidades llamadas, los subsidios efectivamente pagados y el porcentaje correspondiente en ambos períodos.

También fue puesto a disposición de los Socios del Comité, un estudio del desarrollo del Programa Especial de Trabajadores (PET), correspondiente al año 1995 en la Región Metropolitana.

**6.- INDICE DE REMUNERACIONES:**

El Comité dio a conocer el resultado del primer índice de remuneraciones reales por especialidad de empresas socias del Comité. La información se elaboró con antecedentes correspondientes al mes de enero de 1996 y con el aporte de 12 empresas informantes.

**7.- ACTIVIDADES FUTURAS :**

El Comité acordó invitar para una próxima reunión ampliada a los señores Víctor Abarca y Osvaldo Muñoz, Subdirector de Finanzas y Subdirector Técnico del Serviu Metropolitano, respectivamente, para que proporcionen antecedentes acerca del desarrollo del programa de financiamiento habitacional.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

El Comité de Viviendas e Inversiones Inmobiliarias del Sector Privado (COVINSEP), presidido por don José Molina Armas, durante el período noviembre 1995 - abril 1996, ha abordado los siguientes temas:

**1.- ÍNDICE DE ACTIVIDAD Y VENTA.-**

Durante el período comprendido en este Informe se cuenta con información sobre el mercado inmobiliario de los meses de noviembre de 1995 a febrero de 1996, de cuya observación es posible concluir que la oferta de departamentos nuevos ha aumentando lentamente y las 6.110 unidades en oferta en noviembre llegaron a 6.286 en febrero. La venta en noviembre mostró un alza considerable con respecto a octubre del mismo año, para luego descender hasta 320 unidades transadas en enero y volver a subir a 398 en febrero. El promedio móvil de los últimos doce meses prácticamente no varió en estos cuatro meses, situándose en 464 unidades transadas. Al igual que años anteriores se espera que en marzo se incremente la actividad.

En cuanto a los meses para agotar la oferta es dable señalar que, en diciembre del año pasado, se apreció una reducción considerable de la actividad pasando de 13 meses a 17.57 meses, lo que se acentuó aún más en enero que llegó a 19.59 meses, pero en febrero se observó un leve repunte, registrándose 15.79 meses para agotar stock.

Un análisis más detallado por sectores, en torno a los dos primeros meses de 1996, muestra que en enero la mejor venta se apreció en Vitacura y Providencia, con alrededor de 15 meses para agotar la oferta y la peor en El Golf y San Miguel, con 30 y 22 meses para agotar oferta, respectivamente. En febrero, algo similar, la mejor venta se presentó en El Centro y Providencia, con 9 y 15 meses y las peores en El Golf y Vitacura, con 38 y 35 meses, respectivamente.

Por otra parte, resulta interesante observar la evolución de la maduración del stock de departamentos nuevos en oferta, cuya cifra ha ido disminuyendo en forma notable. Hace un año, ese indicador se encontraba en 54%, vale decir, un 54% de todas las unidades ofertadas se encontraban para entrega inmediata y hoy dicho porcentaje se redujo a 39%, es decir, a la fecha existen menos departamentos terminados que hace un año. Esto refleja dos situaciones, la paulatina reducción del abultado stock de departamentos rezagados y la mayor participación en la oferta de proyectos que están iniciando sus ventas en "verde".

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

También es pertinente mencionar la evolución del precio de los departamentos en U.F. por m<sup>2</sup>, desde enero de 1994 a febrero de 1996, donde se observa que los mayores precios se encuentran en El Golf con 58 U.F. m<sup>2</sup>, en cambio los más bajos están en El Centro, con 29 U.F. m<sup>2</sup>. Dentro del rango intermedio se ubica Las Condes con 45 U.F. el m<sup>2</sup>, destacándose una clara tendencia hacia la igualación de precios en Las Condes y Providencia, ambos con productos habitacionales que tienen mercados objetivos comunes.

Con respecto a la oferta de casas nuevas, en este mismo período, se observa que en noviembre alcanzó las 3.961 unidades, lo que subió bruscamente en diciembre a 5.824, cifra que ha ido descendiendo levemente hasta febrero donde llegó a 5.057 unidades, siendo las comunas de Maipú y Puente Alto las que acaparan el mayor número de ofertas. Es destacable mencionar que el promedio móvil viene aumentando desde febrero de 1995 a febrero del presente año, es decir, de 2.091 a 4.139. Por su parte, respecto de las ventas en estos cuatro meses, las más bajas se registraron en diciembre con 307 unidades transadas y las mejores en febrero con 629 unidades vendidas. El promedio móvil de los últimos doce meses prácticamente se ha mantenido constante durante el período comprendido en este informe de actividades, siendo un poco más de 500 unidades.

La velocidad de venta, al igual que los departamentos, en el mes de diciembre se mostró poco activa, alcanzando a 17.99 meses para agotar la oferta, lo que ha ido activándose en enero y febrero, a niveles de 8.04. El promedio móvil de la velocidad de venta ha disminuido desde septiembre de 1995, con 6.93, hasta febrero de 1996, con 8.48 meses.

En cuanto a la edificación aprobada en el Gran Santiago, según los permisos autorizados por comunas en el período 01 de enero de 1995 al 24 de febrero 1996, se destaca un considerable aumento de viviendas aprobadas en San Bernardo con 3.404,5%; Puente Alto 512,5%; más moderado en San Miguel, Las Condes, Lo Barnechea, Providencia y Santiago, con incrementos entre 50% y 100% y, en cambio, en las comunas de Vitacura y Nuñoa se observó una disminución de 9,5%.

Finalmente, cabe mencionar que, producto del convenio sobre el mercado de oficinas firmado con la empresa Mackenzie Hill Consultores Inmobiliarios, el Índice se ampliará incluyendo también información al respecto, cifras que se publicarán próximamente. Como un adelanto se puede mencionar que, dicho mercado se aprecia optimista, sin posibilidad de llegar a un sobre stock en el futuro cercano.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

**2.- FORMACIÓN DE SUBCOMITÉS.-**

El Comité tiene actualmente funcionando los Subcomités de, Municipalidades, Conservadores de Bienes Raíces y Bancos. El de Bancos, que está pronto a elaborar una cartilla sobre las distintas condiciones que estos ofrecen para sus productos hipotecarios, que se adjuntará mensualmente al Índice de Actividad y Venta. También, entre sus análisis preliminares, dicho Subcomité constató que uno de los mayores inconvenientes es el financiamiento de los créditos de bajo monto, aspecto en el que centrará su estudio, para tal efecto ha sostenido diversas reuniones con representantes de los distintos bancos.

En cuanto al Subcomité de Municipalidades, debido a la importancia que reviste para el Comité, se consideró necesario reactivarlo, pero subdividido en cuatro Subcomités, según territorio y similitud de la actividad que desarrollan, a saber, A) Vitacura, Providencia, Las Condes y Lo Barnechea; B) La Reina, Ñuñoa y Peñalolén; C) La Florida, Macul, Puente Alto y Maipú; y D) Santiago, Independencia, Recoleta y San Miguel. Dichos Subcomités han tomado contactos con las respectivas municipalidades para ir abordando las dificultades que se presentan en ellas y lograr algunas soluciones y a fines de 1995 elaboraron un completo Informe sobre el trabajo realizado durante el año.

**3.- SEMINARIO INMOBILIARIO.-**

Dicho Seminario se realizará el 09 de mayo próximo, en el Centro de Convenciones Casa Piedra, que contempla la presencia de empresas auspiciadoras y una cuota de inscripción no superior a 4,5 U.F.. Actualmente se cuenta con los auspicios de Metrogas, Promat, Technal, Pinturas Iris y la Hipotecaria La Construcción.

El Programa comenzaría con las palabras del Sr. Presidente de la Cámara y del Presidente del Seminario, Sr. Mujica, posteriormente las Charlas "Escenario Macroeconómico", del economista señor Vittorio Corbo; "Escenario Urbano", del Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Mayor, Sr. Jaime Matas; y "Modelo Microeconómico de Mercado", del Ecortomista señor Alberto Hardessen B.. En la tarde, presentación de proyectos de las Inmobiliarias Manso de Velasco, Manquehue, Grupo Cruz Blanca y Empresa Fe Grande; Trabajo en Mesas Redondas, análisis y conclusiones. Finalmente el cierre, a cargo del Ministro de Vivienda y Urbanismo, Sr. Edmundo Hermosilla H., quien expondrá sobre " Futuro de la Industria de la Construcción"; y un cocktail.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

Dicho Seminario es de gran trascendencia para quienes trabajan en el área inmobiliaria, atendido que el resultado de tales negocios, depende principalmente del mercado de su respectivo producto, de las características de localización del mismo y del ciclo económico, por lo que el Seminario abordará estos tres temas. Además, pretende detectar las falencias de las empresas para decidir sobre el desarrollo de un determinado proyecto inmobiliario, para tal efecto se pretende que, los proyectos inmobiliarios que se presenten, aborden aspectos tales como los estudios que realizaron para adoptar la decisión, las normativas, en general cómo se desarrolló el proyecto en su ejecución y venta.

**4.- PROYECTO DE LEY SOBRE CALIDAD DE LA VIVIENDA.-**

El Comité ha analizado el Proyecto de Ley modificatorio de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, cuya finalidad es favorecer la mejor calidad de la construcción, respecto del cual manifestó sus objeciones en cuanto al posible establecimiento de un Supervisor de Obras, en materia de responsabilidad y la necesidad de distinguir el tipo de daño o perjuicio por fallas o defectos en la construcción y el causante de ellos. Don Juan Ignacio Silva ha asistido a la Comisión de Vivienda del Senado para exponer los puntos de vista del Comité sobre el particular y, conjuntamente con el Departamento Legal de la Cámara, se mantiene una vigilancia de los avances del Proyecto.

**5.- MANUAL DE USO.-**

El Comité también está preocupado de analizar la posibilidad de entregar a sus clientes un Manual de Uso, por lo que se proporcionó una copia del aquel elaborado por la Comisión Coordinadora de la Calidad de la Vivienda de la Cámara, con la asesoría de don Leopoldo Balada, a fin de que las empresas confeccionen un Manual similar, adaptado a su realidad, pues se estima fundamental para las garantías que las Inmobiliarias entreguen.

**6.- PÓLIZA DE SEGUROS.-**

Los miembros del Comité manifestaron su interés por elaborar una póliza de seguro y, en caso de hacerse efectiva, firmar un convenio con una aseguradora, en cuya virtud cada empresa del Comité cuente con un formulario tipo, para lo cual se formará una comisión.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

**7.- PRINCIPALES INQUIETUDES :**

**a ) Nuevos Planes Reguladores:**

Una de las inquietudes fundamentales del Comité es la demora en la aprobación de los nuevos Planes Reguladores, por lo que se mantiene constantemente atento al tema, realizando algunas exposiciones sobre los principales aspectos de los nuevos Planes Reguladores.

**b) Aumento de la burocracia en las Municipalidades:**

Por ser una de las preocupaciones fundamentales del Comité, éste ha centrado su accionar en ello, para lo cual se han sostenido reuniones, tanto de la Mesa del Comité como de los Subcomités de Municipalidades, con los Alcaldes y Directores de Obras. Además, el Primer Vicepresidente está participando, en representación de la Cámara, en la Comisión de Dirección de Obras Municipales recientemente creada por el MINVU.

**8.- EVENTUAL REVOCABILIDAD DE UN PERMISO DE CONSTRUCCIÓN.-**

El Comité, especialmente en sus últimas sesiones del año pasado, analizó el problema de la eventual revocabilidad declarada por la Corte de Apelaciones y Corte Suprema con motivo de los recursos de Protección interpuestos por los vecinos en contra de algunos permisos de construcción, aprobados por la I. Municipalidad de Vitacura, y acogido a las disposiciones sobre Conjuntos Armónicos en Jardín del Este y Santa María de Manquehue.

Se acordó rechazar de plano la aludida sentencia, por cuanto las normas legales entran en vigencia sólo un vez que han sido publicadas, de no ser así los Municipios deberían resolver según los planes reguladores y seccionales en estudio, los que sufren grandes modificaciones en su proceso de aprobación. Además, estimó que la opinión de los vecinos no debe ser determinante respecto del destino de las ciudades, sino que, por el contrario, tal decisión es de competencia de las autoridades y de los especialistas del área, quienes poseen la capacidad y conocimientos que permiten privilegiar y priorizar, con altura de miras, sobre lo que es conveniente para la ciudad.

Por otra parte, el Comité conoció y participó en algunas iniciativas tendientes a solucionar las dificultades, tales como:

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

- A) Proposición de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en lo relativo a conjuntos armónicos, que consiste en general en:
- a) La definición de un proyecto como conjunto armónico dejará de ser algo subjetivo entregado al Director de Obras, ya que, en virtud del articulado propuesto por la Cámara, para que un proyecto tenga dicha calidad debe cumplir con condiciones objetivas, por lo cual tendrá el derecho a ser aprobado como tal.
  - b) El incremento de constructibilidad no será dado por los Directores de Obras, sino que tabulado según un porcentaje de incremento de constructibilidad y de altura.
- B) Además, un Proyecto de Ley Interpretativa respecto a las facultades del Asesor Urbanista, en el cual se indica que, desde la dictación de la Ley Orgánica de Municipalidades en 1988, las atribuciones que correspondían a dicho Asesor deben entenderse asumidas por el Director de Obras.

**9.- FUNCIONAMIENTO DEL COMITÉ.-**

Con el objeto de incentivar la participación de los miembros del Comité, se adoptaron dos nuevas modalidades, una ronda de presentación una vez al mes y exposición de sus miembros respecto de temas de interés, no necesariamente vinculados al ámbito inmobiliario. También a principios del presente año se realizó una encuesta de funcionamiento del Comité, cuyo resultado arrojó que la mayoría asiste para informarse; de los temas tratados el mejor calificado fue el Análisis sobre el Mercado Inmobiliario y el peor evaluado Nuevas Tecnologías; temas de interés para ser tratados, normativas y ordenanzas, mercado inmobiliario, leasing y perfil de la población. Sugerencias a la Mesa Directiva, entregar la Tabla con anterioridad a cada sesión; e incentivar u obligar la participación de los socios.

**10.- INDICE DE REMUNERACIONES.-**

Este Índice lo elabora el Comité cada tres meses, lo que viene haciendo desde hace tres años, en base a la información que proporcionan alrededor de 30 empresas, por especialidades y comunas. El último Informe entregado fue en enero de 1996 y se observó que en las comunas de Providencia, Las Condes y Vitacura, la variación real fue negativa respecto a octubre de 1995, en el caso de los jornaleros, ayudantes y bodegueros, en cambio los administradores y profesionales de obras experimentaron un incremento de 14,87% y 31,96%, respectivamente.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITE DE VIVIENDAS E INVERSIONES INMOBILIARIAS  
DEL SECTOR PRIVADO (COVINSEP)**

---

En cuanto a las comunas de Puente Alto, Ñuñoa y otras, la mayoría de los ítemes tuvieron una variación positiva, destacándose jornaleros con 20,06%, administradores y profesionales de obras, con 14,53% y 23,04%, respectivamente, por el contrario los ayudantes y capataces tuvieron una variación negativa.

**11.- INVITADOS:**

Durante este período el Comité ha recibido:

- a) En noviembre, a los señores Miguel Saavedra S. y Luis Sandoval M., Director de Obras y Asesor Urbanista de la I. Municipalidad de Santiago, respectivamente, quienes expusieron sobre la modificación al Plan Regulador de esa Comuna.
- b) En noviembre, a don Teófilo de la Cerda, Presidente de la Corporación Habitacional de la C.Ch.C., quien se refirió al ámbito de esa Entidad y la cantidad de viviendas que ésta entregará desglosadas por Programas.
- c) En diciembre, al señor Presidente de la Cámara, don Eugenio Velasco, oportunidad en la cual expuso sobre el estado de tramitación de algunos proyectos de ley relacionados con la construcción e informó sobre la situación de las ventas en el último trimestre del año, como asimismo otros aspectos de interés para el Comité.
- d) En diciembre, al Director Ejecutivo de la Corporación de Capacitación don Alberto Ureta y a don Juan Carlos León, Gerente de Operaciones de la Corporación de Investigación de esa Corporación
- e) En marzo, a la señora Mariela Vaccaro, Directora de Obras de la I. Municipalidad de La Florida, oportunidad en la cual se refirió al Nuevo Plan Regulador; vialidad futura de la comuna; y al Funcionamiento de la Dirección de Obras.
- f) En marzo, a don Joaquín Risopatrón, Gerente Comercial de la Empresa de Agua Potable Lo Castillo, quien se refirió a algunos antecedentes de esa empresa, a raíz del lamentable desabastecimiento de agua potable de enero en sectores de Lo Barnechea y La Dehesa, atendidos por esta Empresa.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITÉ DE ESPECIALIDADES**

---

**I.- TEMAS Y ACTIVIDADES VARIAS.-**

Se analizaron la repercusión e incidencia que en las actividades del Comité tendrán dos leyes, actualmente en trámite en el Parlamento: la que se refiere a la Calidad y Responsabilidad en la Ejecución de Obras de Construcción y la Ley de Protección al Consumidor.

Se acordó la redacción de un contrato tipo de especialidades, solicitando la asesoría del Departamento Legal, y compatibilizándolo con el documento de la Cámara "Criterios de Contratación". Se utilizará como base el Contrato Tipo elaborado tiempo atrás por ese Departamento Legal. Este contrato se estima de vital importancia para perfeccionar las relaciones entre contratistas y mandantes, orientadas a los próximos cambios en la legislación respecto de la responsabilidad del primer vendedor.

El Sr. Ruperto Correa, socio del Comité y arquitecto del proyecto del Hospital del Sida, entregó al Comité un estado de avance de los diversos proyectos de especialidades para éste, con indicación de la empresa a cargo y del proceso de coordinación. También dio una breve descripción de la distribución general del edificio y de las especificaciones técnicas que debe cumplir para su funcionamiento tan atípico, sin omitir los detalles arquitectónicos especiales verdaderamente conmovedores que se han dispuesto.

Durante la cena con que tradicionalmente se pone término a las actividades del año, se entregó un diploma de honor a los ex-Presidentes del Comité, en reconocimiento por el trabajo realizado. Una crónica emotiva y simpática de este evento se publicó en el Boletín Estadístico de febrero - marzo.

La Mesa propuso un Plan de Actividades para el año 96, que fue debatido y perfeccionado en el Comité. Se acordó la creación de herramientas de difusión de las actividades de los socios, siendo la más inmediata la edición de un Directorio que a la vez hará de folleto promocional.

Se inició una labor de seguimiento y promoción hacia aquellos socios del Comité que usualmente no asisten a sus reuniones.

El Comité preparó y envió al Presidente de la Cámara un Informe de lo que fue Edifica '95, que incluye el inventario de experiencias, positivas y negativas, que expusieron los socios del Comité, y que han generado una estrategia de presentación en muestras, que el Comité está capitalizando.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE ESPECIALIDADES**

---

Una de estas ideas, nacida de considerar la gran distancia entre el Centro y Edifica, es que podrían organizarse tours con profesionales invitados por la Cámara, que partieran en bus desde la Institución, recorrieran la feria, almorzaran y volvieran a Santiago en el mismo bus. Se aprovecharía el tour para pasar videos interesantes para la construcción y para compartir.

El Comité tomó conocimiento y debatió sobre las condiciones en que se podrá participar en Espacios '96, en CasaPiedra. Se estimaron los costos, considerado el auspicio de la Cámara, y se analizó la ubicación del stand y su organización

La Mesa conversó con el Sr. Gerente General para dejar establecida la forma en que la Cámara dará su auspicio a este evento del Comité. Conocido éste y el número de participantes seguros, se confirmó el arriendo del espacio de 100 m2 en CasaPiedra y la edición del folleto, así como el costo de ambas cosas por empresa. Hubo un intenso intercambio de ideas sobre la forma de hacer la presentación.

En la última reunión del Comité realizada en abril se enteró un número de 25 empresas inscritas para participar en Espacios '96.

**II.- CONSEJO NACIONAL DE PUERTO MONTT.-**

En el Consejo Nacional N°123 participaron activamente siete representantes del Comité, especialmente en el tema de Calidad de la Construcción.

**III.- CHARLAS OFRECIDAS POR INVITADOS.-**

El Sr. Aníbal Oyarzún, Gerente General del Servicio Médico de la Cámara Chilena de la Construcción, compartió en una reunión con el Comité y explicó los principales objetivos de este Servicio.

Don Fernando Guerra, Director del Serviu Metropolitano, participó en una sesión del Comité y desarrolló el tema de los logros y desafíos del presente año de este Servicio.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE PROVEEDORES**

---

**1.- PRINCIPALES TEMAS TRATADOS**

Como es tradicional, el Comité acostumbra incluir en cada una de sus reuniones ampliadas la exposición de temas de importancia para sus socios, los cuales son expuestos por invitados especiales. A continuación, se resumen los temas tratados por los invitados correspondientes:

- a) Después de la excelente presentación del tema "Transporte de Carga Urbana", preparado por este Comité especialmente para el último Consejo Nacional, efectuado en la ciudad de Puerto Montt, se solicitó a su expositor, don Hernán Oróstegui, que repitiera la presentación al interior del Comité.

Por otra parte, el Segundo Vicepresidente del Comité, don Miguel Fleischmann, presentó un resumen de los principales Acuerdos adoptados en el mencionado Consejo, acompañándose de numerosas transparencias.

- b) Respondiendo a un ofrecimiento del señor Hernán Cortés, Gerente General de Cordep, se organizó la última reunión ampliada del Comité correspondiente al año 1995 en las instalaciones deportivas de la mencionada entidad, ubicadas en el sector de Lo Espejo de esta capital. Fue una reunión diferente, en la cual primó la camaradería y el buen humor de los presentes. Hubo intercambio del tradicional regalo al "amigo secreto", después de degustar un exquisito asado campesino.
- c) En la sesión del mes de marzo pasado asistió como invitado el señor Pablo Araya, Jefe del Departamento de Estudios Económicos de la Cámara, quien ofreció una interesante charla sobre las proyecciones macroeconómicas del sector construcción. La exposición fue apoyada con material visual de gran calidad, donde se incluyeron antecedentes históricos de ventas y despachos físicos de materiales de construcción, evolución de las estadísticas de empleo, remuneraciones reales, cifras de edificación de regiones y Santiago, catastro de proyectos de inversión privada, tasas de interés y proyecciones de los principales indicadores macroeconómicos relacionados con el sector construcción.
- d) También asistieron como invitados los ejecutivos de Fundación Invica, señores Andrés Altamirano y Patricio Bunster, institución sin fines de lucro del sector de la vivienda social que ofrece servicios a segmentos de bajos ingresos. El accionar de esta institución se centra en la organización de demanda habitacional de viviendas de hasta 500 UF, capacitación a jefes de familias, otorgamiento de préstamos y programas de apoyo a los destinatarios. Anualmente contribuyen con

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE PROVEEDORES**

---

la construcción de unas 3.500 a 4.000 viviendas en todo el país, cuya construcción se realiza en un 100 % mediante propuestas privadas. Respecto de convenios con distribuidores de materiales de construcción, se destacó que no hay convenios vigentes y que la política de la institución es delegar la compra de materiales en los contratistas.

- e) Por último, en la reunión correspondiente al mes de abril, se invitó a los ejecutivos de la constructora Socovesa, señores René Castro y Cristián Dabovich, los que tuvieron la posibilidad de dar a conocer a los Socios del Comité los principales proyectos que tienen en cartera y las características más relevantes de cada uno de ellos.

**2.- ACTIVIDADES**

- a) **Campaña de motivación a nuevos Socios:** ante la preocupación de la Mesa Directiva del Comité por la falta de interés de los Socios por asistir a las reuniones, se acordó iniciar una campaña al interior del Comité para atraer nuevos Socios y hacer participar de una forma más activa a aquellos miembros del Comité que no asisten con regularidad. Para ello, se ha pensado organizar reuniones con los altos ejecutivos de las empresas socias y sus dueños, a fin de darles a conocer las actividades del Comité y el quehacer de la Cámara, como una forma de incentivar su participación.
- b) **Foro - Panel:** el día 10 de enero se realizó un Foro - Panel sobre Estandarización de Materiales de Construcción, que fue moderado por el señor Max Correa.

El señor Alberto Ureta, en calidad de Director Ejecutivo de la Corporación de Investigación de la Construcción, inició el evento con una charla introductoria sobre las principales actividades de la entidad que dirige. Como segundo panelista asistió el señor Hernán Oróstegui, quien ofreció una interesante exposición sobre los orígenes de la estandarización, conceptos básicos asociados al tema, beneficios y acciones de todos los entes involucrados y proposiciones. El tercer panelista fue don Alejandro Godoy, Gerente Técnico de Habitacoop, para plantear el tema desde el punto de vista de una organizadora de demanda habitacional. Finalmente, el señor Luis Bresciani, Director de Estudios de la Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, entregó un enfoque general acerca de la función de la universidad en el tema de la estandarización.

---

INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE PROVEEDORES

---

Al Foro - Panel asistieron unas 60 personas y el resultado de éste fue considerado como muy satisfactorio por los miembros de la Mesa del Comité.

- c) **Comisión de Normalización y Estandarización de Materiales:** Se efectuó una reunión preparatoria para organizar la formación de la Comisión de Normalización y Estandarización de Materiales de Construcción, que es presidida por el señor Max Correa R. En la oportunidad se invitó a dialogar a los señores José Manuel Cortínez del Minvu y al Past Presidente del Comité de Vivienda Pública, don Fernando Pérez de Arce, con el propósito de definir los objetivos y alcances de la Comisión.
- d) **Cocktail:** Para el mes de mayo próximo, el Comité se encuentra organizando un cocktail con sus clientes, principalmente empresarios del sector vivienda e infraestructura, industriales y profesionales involucrados en la industria de la construcción.
- f) **Indices:** (febrero de 1996)
- *Índice de Proveedores:* el índice mensual fue de 180.1, cifra que equivale a un descenso del 10 % en relación al mes de enero.
  - *Índice de Industriales:* este índice mensual se elevó a 211.3, es decir, un 0.2 % superior al registrado en enero.
  - *Despachos de Fierro Redondo:* 23.162 toneladas en febrero, cifra un 8.95 % superior a la registrada en enero.
  - *Despachos de Cemento:* el despacho en febrero ascendió a 7.454.000 sacos, es decir, 0.53 % superior al despacho físico del mes anterior.

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE INDUSTRIALES**

---

**I.- TEMAS Y ACTIVIDADES VARIAS.-**

- 1.- Acogiendo una solicitud del Presidente de la Cámara, se despacharon Circulares a los Socios solicitando su cooperación para la construcción del Hospital del Sida, con la alternativa de dar esta ayuda en materiales.
- 2.- En relación a Edifica se realizó una encuesta, cuyo resultado mostró que hay un 73 % de socios partidarios de que la feria sea bienal en vez de anual.

El Comité aprobó un Plan de Trabajo para el año, uno de cuyos principales objetivos es motivar una activa participación de sus miembros.

Para este fin, se envió un Cuestionario a los Gerentes Generales de las empresas pidiéndoles sugerencias sobre temas que quisiesen tratar en las reuniones. Dentro de esta encuesta se hicieron preguntas con el fin de que opinaran sobre diversos aspectos de las reuniones.

- 3.- Se puso en práctica una nueva modalidad para recoger la información de la ronda coyuntural, usando un formulario que los socios reciben por fax y devuelven informado, en la misma sesión o vía fax si no pueden asistir. Las respuestas se procesan durante la reunión y se dan los resultados antes de que ésta finalice.
- 4.- El Comité está preocupado por la forma de financiamiento de las viviendas básicas del Minvu para el año 1996.
- 5.- El Comité dio su apoyo al Director Sr. Fernando Carreño en su oposición al acuerdo tomado en la reunión de Delegaciones de la Zona Sur celebrada en Coyhaique, acuerdo en que se sugiere a los Directores de Servius que en las propuestas se privilegie a los materiales de producción local.
- 6.- Se planteó la necesidad de saber en qué forma afectará el Mercosur a las empresas del Comité de Industriales y la urgencia de invitar una persona que pueda explicar los alcances del tratado.

**II.- CONSEJO NACIONAL DE PUERTO MONTT.-**

El Comité participó con monitores en los temas "Calidad y Responsabilidad en la Ejecución de Obras de Construcción" y "Transporte de Carga Urbana", y tuvo en general buena participación en el Consejo Nº 123. El primero de estos temas fue

---

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL  
COMITÉ DE INDUSTRIALES**

---

presentado en conjunto con el Comité de Especialidades y el Covinsep, mientras el segundo se presentó en conjunto con el Comité de Proveedores..

**III.- CHARLAS QUE OFRECIERON DIVERSOS INVITADOS.-**

- 1.- Calidad en la construcción y uso de las Normas ISO 9000 - Sr. Cristián Piera, Director de la Escuela de Construcción Civil de la Pontificia Universidad Católica.
- 2.- Coyuntura económica nacional e internacional - Sr. Luis Larraín, Gerente General de Invesco S.A.
- 3.- Estadísticas del mercado inmobiliario y temas afines a la construcción - Sr. José Molina, Presidente del Comité de Vivienda e Inversiones del Sector Privado.
- 4.- Marketing de productos intermedios y medios especializados - Arquitecto Sr. Jaime Márquez, Director de la revista C.A. del Colegio de Arquitectos.
- 5.- Desarrollo de un proceso de introducción de la calidad en la vivienda privada y su aseguramiento por medio de una póliza de seguro para el comprador - Sr. Aníbal Montero Saavedra, socio de la Empresa Constructora DFL-2 Aconcagua.
- 6.- Necesidad de introducir la Normalización y Estandarización en los materiales de construcción - Sres. Víctor Garrido, Presidente del Comité de Proveedores, y Max Correa, Presidente de la Comisión de Normalización y Estandarización de la Cámara..

**IV.- INDICE DE DESPACHOS FÍSICOS.-**

Dada la fuerte influencia de dos materiales en el Índice del Comité: el fierro y el cemento, a partir de agosto el Departamento de Estudios Económicos empezó a calcular dos variantes: a) quitando la influencia del fierro, y b) quitando la influencia del fierro y el cemento. Los resultados se aprecian en un mismo gráfico, en que se llevan las curvas de variación del promedio móvil de 12 meses, tanto del Índice como de sus dos variantes, lo que permite compararlos fácilmente.

En este gráfico se observa el menor crecimiento del índice sin fierro respecto del Índice completo, que muestra la influencia notoria que tuvo en el cálculo del Índice la sustitución del fierro importado, cuyo mercado recuperó CAP durante 1995.

**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**  
**124a. REUNIÓN DEL CONSEJO NACIONAL**  
**16 Y 17 DE MAYO DE 1996**  
**SANTIAGO**

**INFORME Y PROPOSICIONES DE ACUERDO DEL**  
**COMITÉ DE INDUSTRIALES**

Entre noviembre del 95 y marzo del 96 el Índice de Despachos Físicos se ha incrementado desde 177,7 hasta 207,8; sin embargo, en febrero tuvo un aumento de sólo 0,2 % y en marzo una disminución de -1,7 %.

El período enero-marzo del 96 tuvo un incremento de 4,4 % respecto de igual período del 95.

**D. COMISIONES EXTERNAS.**

**Santiago, abril de 1996.**

- a) Comisión Regional de Supervisión de la Construcción. Presidente Regional.
- b) Comisión Cámara-MINVOU. Director Regional.
- c) Propiedad de Mejoramiento de la Educación Primaria. Vicepresidente.
- d) Comité Organizador de la Integración. Presidente Regional.
- e) Comisión Estratégica de Desarrollo Regional de Atacama. Director Regional.
- f) Foro de Desarrollo Regional. Presidente y Vicepresidentes Regionales.

**III. ACTIVIDADES DEL PERIODO:**

FECHA	ACTIVIDAD
26/10/95	Asistencia del Presidente Regional al Año Saneamiento y saneamiento del 21º Aniversario del Liceo Politécnico de Antofagasta de Copiapo.
28/10/95	El Primer Vicepresidente asistió a la Sesión de la Comisión de Mejoramiento de la Educación del Ministerio de Educación.
31/10/95	Reunión de Presidentes de Comités y Comisiones de las Cámaras de Comercio de Iquique y Tacna. Se acordó que se visitaría a la Asociación de Socios. Presidente de la Cámara de Comercio de Iquique.
2/11/95	El Presidente Regional asistió a la Sesión de la Comisión Provincial de Copiapo, de la Cámara de Comercio de Antofagasta, del sector y organizador del 21º Aniversario del Liceo Politécnico de Copiapo.

**COMITE DE INDUSTRIALES (1)**  
**INDICE MUESTRAL DE DESPACHOS FISICOS**

Base promedio año 1980 = 100.0)

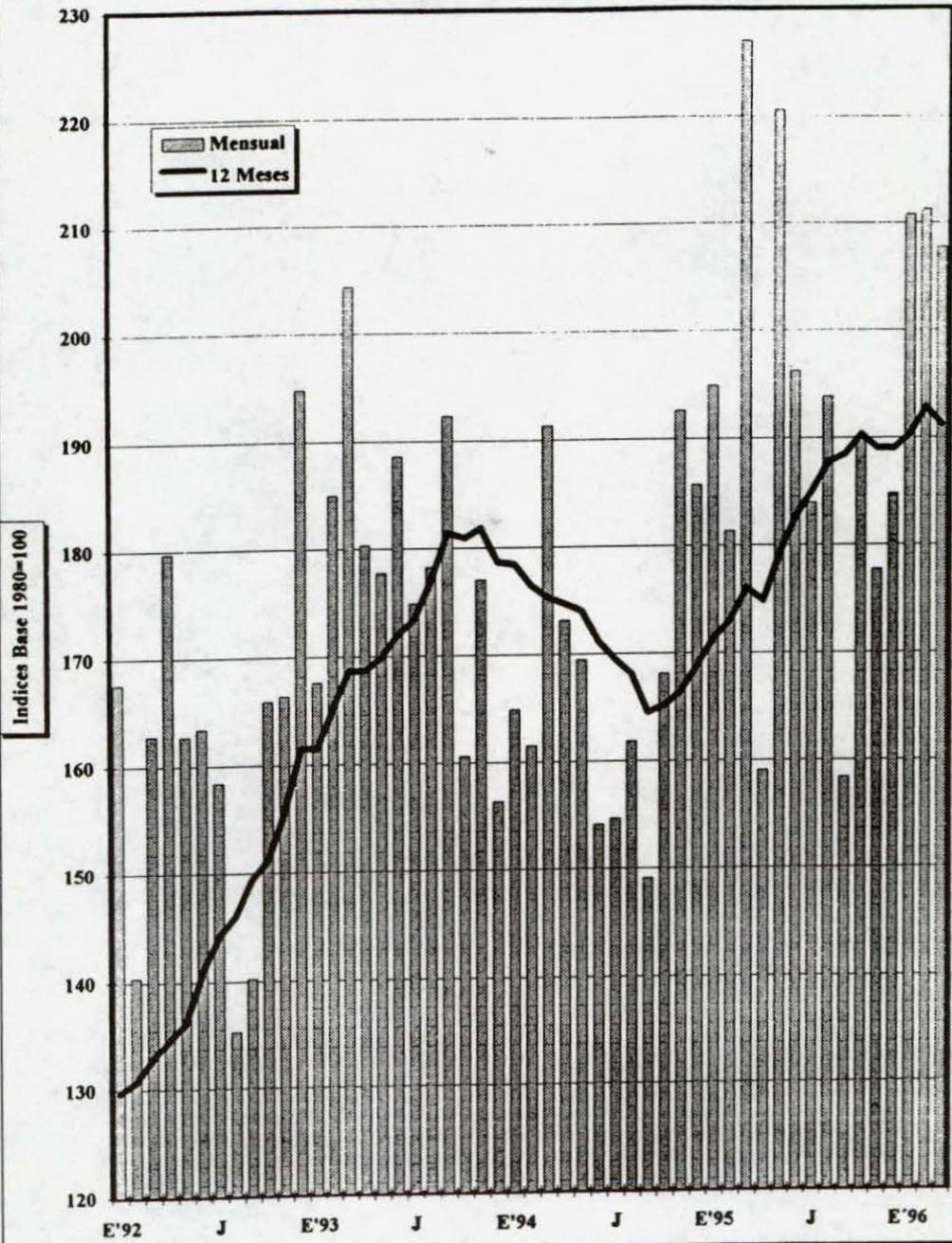
ANO	MES	INDICE MENSUAL	% DE VARIACION			INDICE PROMEDIO MOVIL DE 12 MESES
			En el Mes	Promedio acumul.(2)	a igual mes año anterior	
1988	Dicbre.	129.2	3.2	18.1	23.5	116.9
1989	Dicbre.	127.1	-11.7	10.2	-1.6	128.8
1990	Dicbre.	120.6	-0.8	-7.0	-5.1	120.0
1991	Dicbre.	126.2	11.3	5.4	4.6	126.4
1992	Dicbre.	194.8	17.1	27.7	54.4	161.5
1993	Dicbre.	156.4	-11.6	10.6	-19.7	178.6
1994	Enero	164.9	5.4	-1.6	-1.6	178.4
	Febr.	161.5	-2.1	-7.4	-12.7	176.4
	Marzo	191.3	18.5	-7.1	-6.4	175.3
	Abril	173.2	(9.5)	-6.3	-3.9	174.7
	Mayo	169.5	(2.1)	-6.0	-4.6	174.0
	Junio	154.2	(9.0)	-8.1	-18.2	171.2
	Julio	154.7	0.3	-8.5	-11.5	169.5
	Agos.	161.8	4.6	-8.6	-9.2	168.1
	Sept.	149.1	(7.8)	-10.2	-22.5	164.5
	Oct.	168.1	12.7	-8.9	4.7	165.1
	Novbre.	192.6	14.6	-7.3	8.8	166.4
	Dicbre.	185.7	(3.6)	-5.4	18.7	168.9
1995	Enero	194.9	5.0	18.2	18.2	171.4
	Febr.	181.3	(7.0)	15.3	12.3	173.0
	Marzo	227.0	25.2	16.5	18.7	176.0
	Abril	159.1	(29.9)	10.3	-8.1	174.8
	Mayo	220.6	38.7	14.2	30.1	179.1
	Junio	196.2	(11.1)	16.2	27.2	182.6
	Julio	183.9	(6.3)	16.6	18.9	185.0
	Agosto	193.8	5.4	17.0	19.8	187.7
	Sept.	158.4	(18.3)	15.9	6.2	188.5
	Oct.	190.1	20.0	15.6	13.1	190.3
	Novbre.	177.7	(6.5)	13.2	-7.7	189.1
	Dicbre.	184.8	4.0	11.9	-0.5	189.0
1996	Enero	210.8	14.1	8.2	8.2	190.3
	Febrero	211.3	0.2	12.2	16.5	192.8
	Marzo	207.8	(1.7)	4.4	-8.5	191.2

**NOTA: (1)** Se incluyen despachos a Empresas Constructoras de Viviendas, de Obras de ingeniería y de todo tipo, a Empresas Industriales, a Distribuidores Mayoristas y a Ferreterías.

**NOTA: 2)** Corresponde a la variación promedio acumulada en el período terminado en el mes indicado respecto de igual período del año anterior.

**FUENTE:** Departamento de Estudios - CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION -

### Indice de Despachos Físicos de Materiales de Construcción



## INFRAESTRUCTURA DE USO PUBLICO INVERSION EFECTIVA 1994 Y ESTIMADA 1995\*

I) Por Area de Destino (Millones de Dólares de 1995)

	PROMEDIO 1994-95			
	Inversión			%
	Total	Pública	Privada	Privada
<b>SERVICIOS</b>	<b>1.335,8</b>	<b>314,9</b>	<b>1.020,9</b>	<b>76%</b>
COMUNICACIONES	577,0	14,4	562,6	98%
ELECTRICIDAD	550,6	100,0	450,6	82%
SANITARIOS	208,2	200,5	7,7	4%
Empresas Públicas	200,5			
Recursos Propios	168,5	168,5		
FNDR	19,9	19,9		
ISAR (Rural)	5,5	5,5		
MINVU	3,5	3,5		
Otros	3,1	3,1		
Empresas Privadas	7,8		7,8	
<b>RIEGO</b>	<b>66,0</b>	<b>54,7</b>	<b>11,3</b>	<b>17%</b>
MOP	44,1	44,1		
Ley de Bonificación	21,9			
Fin. Público	10,6	10,6		
Fin. Privado	11,3		11,3	
<b>TRANSPORTES</b>	<b>989,1</b>	<b>911,6</b>	<b>77,6</b>	<b>8%</b>
<b>PUERTOS</b>	<b>74,4</b>	<b>47,2</b>	<b>27,1</b>	<b>37%</b>
MOP	38,5	38,5		
EMPORCHI	8,7	8,7		
Privado	27,1		27,1	
<b>AEROPUERTOS</b>	<b>29,5</b>	<b>29,5</b>	-	<b>0%</b>
MOP	13,0	13,0		
DGAC	16,5	16,5		
CONCESIONES				
<b>FERROCARRILES</b>	<b>23,7</b>	<b>17,4</b>	<b>6,3</b>	<b>27%</b>
EFE	17,4	17,4	-	
FEPASA	6,3		6,3	
<b>METRO</b>	<b>128,0</b>	<b>128,0</b>	-	<b>0%</b>
<b>VIALIDAD URBANA</b>	<b>226,0</b>	<b>226,0</b>	-	<b>0%</b>
MINVU	109,5	109,5		
ISAR	19,1	19,1		
MOP	40,5	40,5		
FNDR	56,9	56,9		
CONCESIONES				
<b>VIALIDAD INTERURBANA</b>	<b>507,6</b>	<b>463,5</b>	<b>44,1</b>	<b>9%</b>
MOP	415,9	415,9		
ISAR	36,2	36,2		
FNDR	11,4	11,4		
CONCESIONES	44,1		44,1	
<b>TOTAL INFRAESTRUCTURA</b>	<b>2.390,9</b>	<b>1.281,1</b>	<b>1.109,8</b>	<b>46%</b>

NOTAS : US\$1=396,773. Tipo de cambio promedio de 1995.

\* Cifras provisionales

Departamento de Estudios Económicos, CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

**CONSTRUCCION DE VIVIENDAS**  
**SEGUN SEGMENTOS DEL MERCADO HABITACIONAL**  
**1993 - 1996**  
**N° DE VIVIENDAS**

Segmento de Mercado	Estimado			Proyectado
	1993	1994	1995	1996
Infraestructuras Sanitarias	1.638	1.417	177	1.500
Viviendas Progresivas	6.649	8.200	9.586	13.800
Viviendas Básicas Contratadas	26.928	24.996	22.096	20.000
Viv.Básicas Gestión Privada	0	0	5.000	8.000
Subsidios Rurales Pagados	7.477	6.944	7.776	8.700
Viviendas PET	13.669	15.270	16.000	16.000
Subsidios Unificados Pagados	19.131	21.370	21.186	20.850
Tramo 1	12.145	14.300	14.800	14.650
Tramo 2	5.797	5.796	4.990	4.600
Tramo 3	780	912	543	600
Tramo 4	132	358	853	1.000
Otros	277	4	0	
Subsidios Leasing				10.000
Tramo 1				6.600
Tramo 2				2.900
Tramo 3				500
Mercado Privado	41.900	40.430	42.980	44.000
36 a 70 m <sup>2</sup>	20.865	15.049	15.350	15.500
71 a 100 m <sup>2</sup>	10.317	10.019	11.257	11.500
101 a 140 m <sup>2</sup>	5.390	8.492	9.210	9.500
141 m <sup>2</sup> y más	5.328	6.870	7.163	7.500
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>117.392</b>	<b>118.627</b>	<b>124.801</b>	<b>142.850</b>

Departamento de Estudios Económicos, CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION.

## 2.- ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN POR SECTOR DE LA ECONOMÍA

El Catastro de Inversión de Proyectos de Infraestructura Privada contiene la información detectada hasta el 31 de marzo de 1996, el análisis de la inversión total detectada, en esta última actualización para el periodo 1996 al 2000, arroja como resultado una inversión total de US \$ 23.613,10 millones. Esta cifra es comparable con las proyecciones que tuvo este instrumento en Diciembre de 1995 que ascendió a US \$ 19.291,10 millones.

El incremento entre Diciembre de 1995 y marzo de 1996 es de 22.40%; esta diferencia es explicada en gran medida por los megaproyectos del área energía, el aumento de la inversión en el sector edificación no habitacional.

Como conclusión, haciendo un análisis sectorial, de las áreas de mayor importancia, se puede inferir que, como ha sido tradicional, el sector minería acapara el mayor peso de la inversión con un 28.24 % del total, disminuyendo su participación relativa en inversión del 32,33% de la que registraba a diciembre de 1995. Los sectores Energía, Concesiones y Otros, este último contiene el sector Papel Celulosa, se perfilan con un fuerte incremento en su participación relativa.

La evolución de los flujos proyectados en el periodo 1996-2000, se muestran en el gráfico número 1

También resulta interesante el Gráfico N°2 Inversión por sector de la economía con la distribución en términos porcentuales de la inversión.

Entre los principales proyectos incorporados al Catastro desde su última actualización efectuada a Diciembre 1995, se señalan:

PROYECTO	INVERSION MILL.US \$
Proyecto Collahuasi	450
Gasoducto Neuquen	438
Construcción Ciudad Emp El Salto	900
Valles Puerto Coloso	110
Plan Desarrollo Petrox	230
Concesiones	1.247

### **2.1.- Análisis sector minería**

El sector minería destaca por tener el más alto porcentaje de inversión, pero con una participación relativa inferior al año 1995. Se destacan como muy próximos a implementar dos megaproyectos del área cobre: Collahuasi y Radomiro Tomic las que se encuentran en etapa de financiamiento, en estudio Minera Leonor, en etapa de construcción La Escondida, Quebrada Blanca, La Candelaria, Rayrock y Zaldívar.

### **2.2.- Análisis sector Industria**

El sector industria proyecta inversiones fundamentalmente orientadas en ampliaciones de su capacidad productiva, e innovaciones tecnológicas.

La Industria aumenta su inversión, destacando fuertemente los proyectos que involucran la planta de Metanex en Punta Arenas, las Plantas de Tableros de madera y Muebles en la octava región, los planes de aumento de producción de los fabricantes de cemento; en otro orden también son fuertes las modernizaciones de las plantas de Petrox y RPC.

Cómo agentes de la industria de la construcción, destacan las inversiones anunciadas por los cuatro productores de cemento, bien comercializado prácticamente en forma exclusiva para el mercado interno.

La industria alimenticia también se percibe activa especialmente en el área de embotelladoras y lácteos.

En el área textil y metalmecánica no se han observado proyectos de importancia.

### **2.3.- Análisis sector Celulosa Papel**

Este sector ha iniciado inversiones de envergadura como son los de Celulosa Arauco y Constitución y las ampliaciones y nuevas plantas de la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones (CMPC) que se encuentra en estudio de ingeniería y localización; todos son proyectos muy atractivos, debido a un incremento significativo del precio internacional de la celulosa.

#### 2.4.- Análisis sector Energía

Uno de los sectores que presenta más actividad considerando que el desarrollo del país requerirá incrementar la tasa de consumo eléctrico per cápita, actualmente situada en el orden de 1/4 y 1/9 respecto a consumos de Gran Bretaña y Estados Unidos respectivamente.

Este sector tiene un 18,26% de la inversión total. Principalmente, se concentrará en proyectos de transporte de gas de procedencia argentina y en la construcción de centrales térmicas de ciclo combinado ; se prevé la construcción de tres centrales de este tipo en el área central del país ubicadas en Renca, Polpaico y Limache. Este sector percibe, para el Sistema Interconectado Central, SIC, un crecimiento; específicamente en el Norte Grande (SING) ha crecido debido a los grandes proyectos mineros, que se implementan en esa zona del país.

Se ha considerado como buen indicador del flujo de inversión los proyectos relacionados con el gasoducto que intenta llevar a cabo el consorcio Gas Andes en la zona de Santiago y Gas Sur en la VIII región. Se incorpora a este catastro el proyecto alternativo que desarrolla Gas Chile/Trans Gas que intenta traer gas por la altura de Concepción.

Actualmente están en etapa de construcción las centrales hidráulicas San Ignacio, Guacolda, (comb Carbón) Loma Alta, Pangue, Peuchén, ya próximas a entrar en operación.

El catastro considera las, 3 centrales termoeléctricas con combustible gas natural que serían construidas durante el quinquenio, estas son : Renca y Polpaico en Santiago y Limache en la 5 Región, centrales de aproximadamente 330 MW de potencia cada una, sin embargo, el gasoducto que se materialice determinará el lugar y el nombre de las centrales que en definitiva alimentarán al Sistema Interconectado Central.

La situación del Sistema Interconectado del Norte Grande tiene en construcción la central Mejillones de Edelnor y Tocopilla II de Chilgener

## **2.5.- Análisis sector edificación no habitacional**

Destacan en este sector las proyecciones efectuadas por los grandes centros comerciales y ciudades empresariales a desarrollarse en la Región Metropolitana (Puente Alto-El Salto Huechuraba), Viña del Mar, Puerto Montt, Chillán, Concepción y Copiapó.

## **2.6.- Análisis sector Telecomunicaciones**

Las empresas de telecomunicación perciben un crecimiento del sector en telefonía básica, cable, telefonía inalámbrica y larga distancia, a tasas superiores al crecimiento del PIB, mantendrán su lucha por mejorar su participación en el mercado, su inversión está centrada en ampliar sus instalaciones en telefonía local y larga distancia, incorporando sistemas de telefonía personal y fibra óptica.

## **2.7.- Análisis sector Turismo**

Se aprecian inversiones en hoteles, en importantes proyectos inmobiliarios que se han concentrados en la cuarta, quinta, décima región y región metropolitana.

## **2.8.- Análisis sector Concesiones**

El sector percibe modificaciones importantes respecto al año 1995, (proyectos que se encontraban a nivel de idea año 1995) para el año 1996 se encuentran confirmados, dado que el MOP, a la fecha ya determinó el calendario de licitación de las mismas.

## **2.9.- Análisis sector Silvícola Agrícola**

En este sector sólo se ha podido detectar proyectos del área silvícola relacionados con reforestación.

## 2.10.- Análisis del sector Pesca

En la industria pesquera no se detectan proyectos de inversión.

## 3.- INVERSIÓN SECTOR CONSTRUCCIÓN

La inversión total detectada para construcción asciende a US \$ 7.584,00.- millones para el quinquenio 1996 al 2000.

Los sectores que se muestran más activos como generadores de construcción son minería, concesiones y energía

La distribución de la inversión en construcción se muestra en el cuadro número 2 y en el gráfico número 3.

CUADRO NUMERO 2 INVERSIÓN EN CONSTRUCCIÓN  
CIFRAS EN MILL. US \$.

	94/98	95/99(1)	95/99(2)	96/2000(3)
MINERÍA	1.347	1.486	1.385	1.931
ENERGÍA	1.060	1.009	1.122	1.151
TELECO	209	183	207	220
INDUSTRIA	470	524	628	718
EDIF.NO	359	229	344	582
TURISMO	190	142	171	363
CONCESIÓN	477	621	1379	1.822
OTROS(*)	130	149	592	597

NOTA (\*) Incluye agricultura ,pesca, papel/celulosa, transporte y varios

CUADRO 1

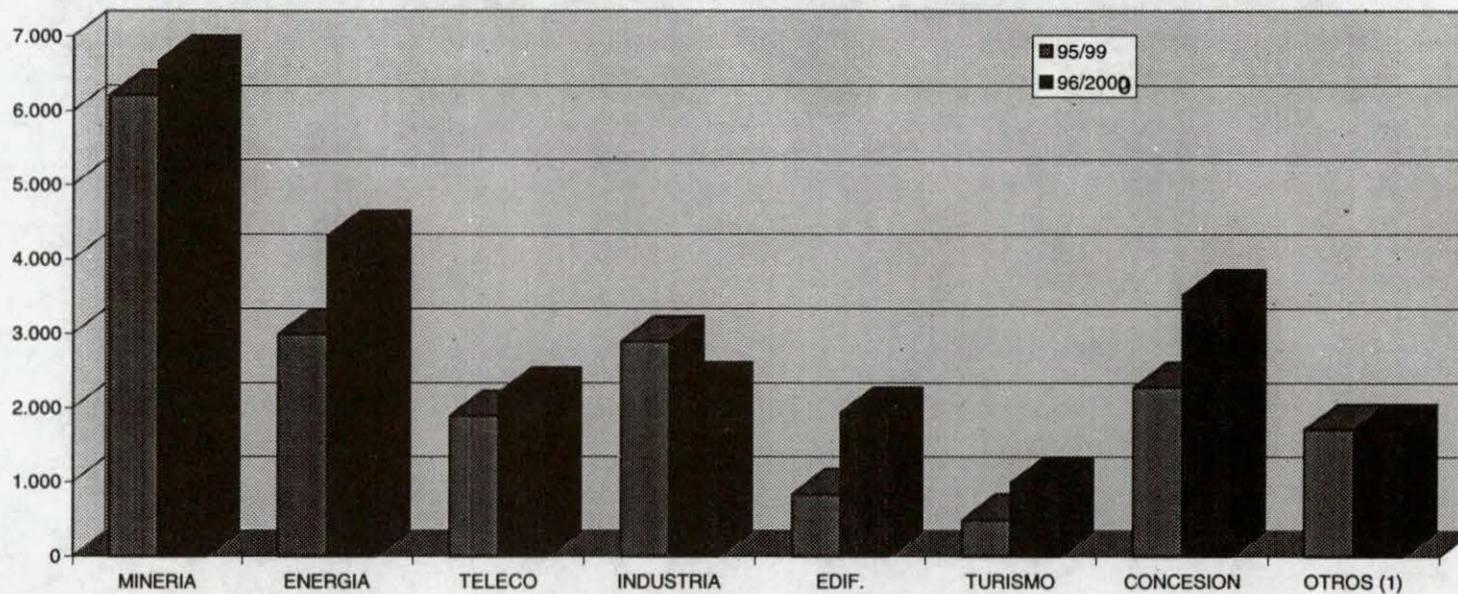
**CATASTRO DE PROYECTOS DE INVERSION DE INFRAESTRUCTURA PRIVADA  
PROYECCION 1995 VS PROYECCION 1996  
CIFRAS EN MILLONES DE US \$**

SECTOR	PERIODO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	TOT 95/99	TOT 96/2000
MINERIA	PROY 1995	1.134	1.913	1.421	1.240	500		6.208,00	
	PROY 1996	79	960	2.150	2.060	1.135	283		6.667,20
	DIF. \$	-1.055	-953	729	820	635			
	DIF. %	-93,03%	-49,82%	51,30%	66,13%	127,00%			
ENERGIA	PROY 1995	247	964	1.049	442	285		2.986,70	
	PROY 1996	379	358	2.052	879	909	115		4.313,00
	DIF. \$	132	-605	1.003	437	624			
	DIF. %	53,32%	-62,82%	95,61%	98,82%	218,95%			
TELECO	PROY 1995	662	512	411	210	100		1.894,00	
	PROY 1996	527	160	481	323	240	472		2.202,00
	DIF. \$	-135	-352	71	113	140			
	DIF. %	-0,20392749	-68,82%	17,17%	53,57%	140,00%			
INDUSTRIA	PROY 1995	681	1.019	926	258	11		2.894,60	
	PROY 1996	489	272	854	587	311	254		2.278,00
	DIF. \$	-192	-747	-72	329	300			
	DIF. %	-28,14%	-73,31%	-7,78%	127,52%	2727,27%			
EDIF. NO HABITA.	PROY 1995	296	315	170	51	0		832,30	
	PROY 1996	27	160	481	415	200	650		1.933,00
	DIF. \$	-269	-155	311	364	200			
	DIF. %	-90,89%	-49,21%	182,94%	713,73%				
TURISMO	PROY 1995	188	158	106	30	10		492,00	
	PROY 1996	55	142	272	185	222	114		990,00
	DIF. \$	-133	-16	166	155	212			
	DIF. %	-70,74%	-10,00%	156,60%	516,67%	2119,00%			
CONCESION	PROY 1995	82	224	754	818	398		2.276,00	
	PROY 1996	27	53	345	1.069	826	1.230		3.522,50
	DIF. \$	-55	-171	-409	251	428			
	DIF. %	-67,07%	-76,34%	-54,24%	30,68%	107,41%			

<b>OTROS (1)</b>	PROY 1995	151	609	544	404	0	1.708,00	
	PROY 1996	111	214	345	560	240	238	1.707,50
	DIF. \$	-40	-395	-199	156	240		
	DIF. %	-26,49%	-64,86%	-36,58%	38,61%			
<b>TOTAL</b>	PROY 1994	3.441	5.713	5.381	3.453	1.304	19.291,60	
	PROY 1995	1.693	2.319	6.892	6.056	4.082	2.385	23.613,10
	DIF. \$	-1.748	-3.394	1.511	2.603	2.778		
	DIF. %	-50,80%	-59,41%	28,08%	75,37%	213,07%		

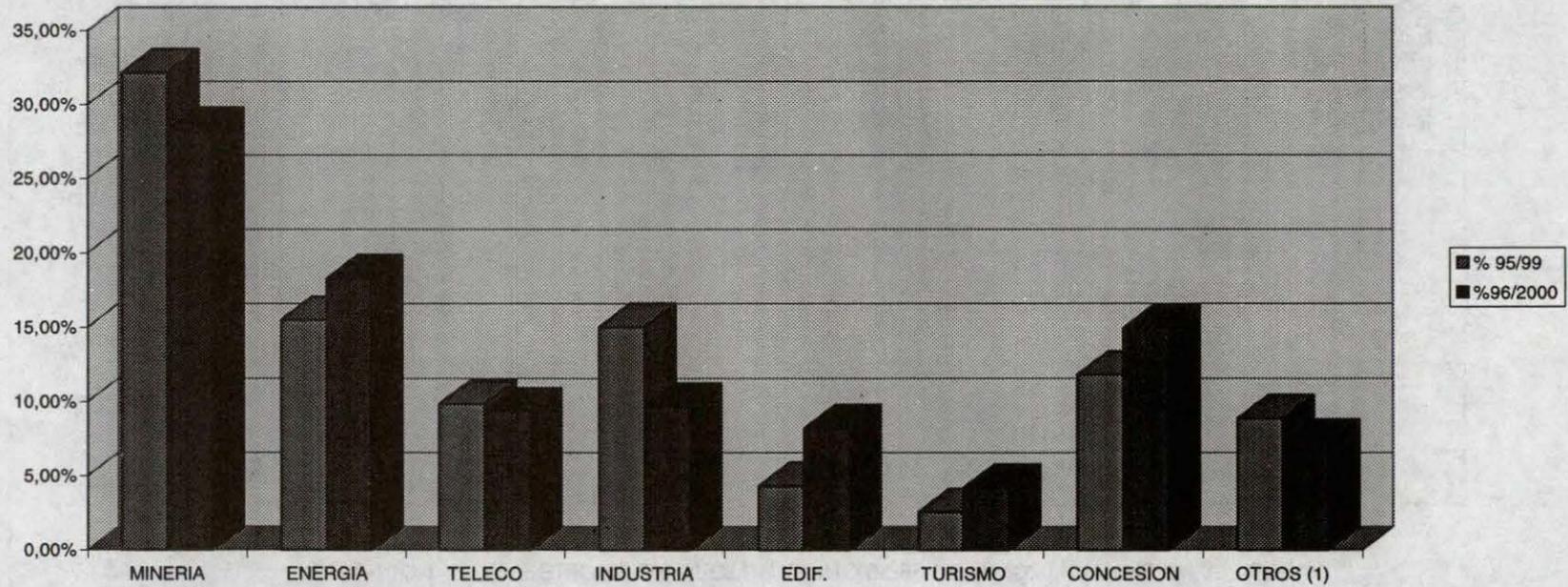
NOTA (1) INCL.SILVOAGRIC.,PESCA,PAPEL,TRANSP.,Y VARIOS.

GRAFICO 1 : INVERSION POR SECTOR QUINQ.95/99 VS 96/2000 ;CIFRAS EN MILL.US \$



NOTA (1) INCL.SILVOAGRIC.,PESCA,PAPEL,TRANSP.,Y VARIOS.

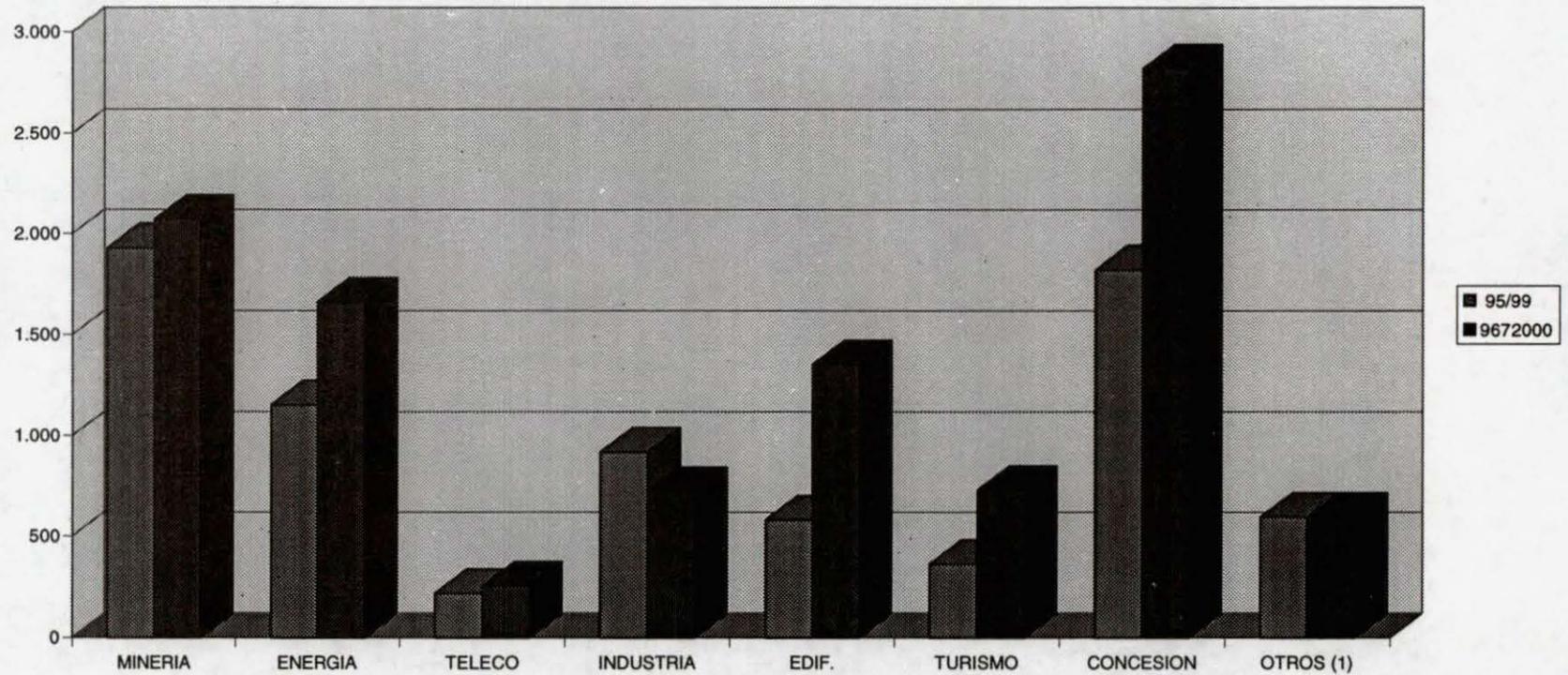
GRAFICO 2 : % INVERSION POR SECTOR



NOTA (1) INCL.SILVOAGRIC.,PESCA,PAPEL,TRANSP.,Y VARIOS.

GRAFICO 3: INVERSION EN CONSTRUCCION, CIFRAS EN MILL. DE US\$

125



NOTA (1) INCL. SILVOAGRIC., PESCA, PAPEL, TRANSP., Y VARIOS.



**CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION**

## **PLAN ESTRATEGICO**

**TEMAS:**

**DESARROLLO URBANO Y  
GESTION TERRITORIAL**

**CAMBIOS EN LA INSTITUCIONALIDAD  
DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE**

**NUEVAS LINEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA**

**DESARROLLO DE LA ORGANIZACION INTERNA  
DE LAS EMPRESAS**

**GESTION DE PROYECTOS DE CONSTRUCCION**

**MAYO, 1996**

**PLAN ESTRATEGICO DE LA C.CH.C.**  
**DESARROLLO URBANO Y GESTION TERRITORIAL**

**DOCUMENTO DE TRABAJO**

**I.- CONCEPTO DE PLANIFICACION TERRITORIAL; DE GESTION TERRITORIAL Y DE DESARROLLO URBANO**

**A.- QUE SE ENTIENDE POR PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION URBANA Y TERRITORIAL.**

En las siguientes páginas se ha recopilado y ordenado la información relativa a las atribuciones que en materia de ordenamiento territorial tienen diferentes instituciones que forman parte del sistema administrativo del Estado. Es necesario antes de identificar las instituciones y los instrumentos a través de los cuales intervienen en la Planificación Territorial, precisar que se entiende por ésta, definiéndola como el proceso de elaboración de un plan de acciones, mediante cuya aplicación se logre orientar el desarrollo del territorio urbano y rural.

Como gestión territorial, se la ha entendido en su sentido más amplio, esto es, como una sucesión de acciones que buscan cumplir un objetivo específico. Dicho objetivo puede ser material, como es en el caso de la construcción de una obra, o inmaterial como en el caso de la fijación de marcos regulatorios. El cumplimiento del objetivo, para el cual se elabora la acción, debe ser objetiva y oportunamente evaluado lo que permite ajustar y corregir las acciones.

En la gestión territorial se ha considerado que forma parte de ésta el conjunto de procedimientos administrativos y toma de decisiones que afectan a un área territorial y que llevan a establecer un marco regulatorio para las acciones emprendidas por diferentes actores, y a encomendar obras esenciales para establecer su ordenamiento, que cumplirá con las políticas de desarrollo fijadas con anterioridad. Por lo tanto, esta gestión abarca los procedimientos relativos a la formulación de planes que corresponden a los instrumentos de planificación territorial, como también a los planes de obras y sus financiamientos, puesto que estos últimos son esenciales para dar sustento a los primeros.

La gestión, como procedimiento administrativo, considera una serie de acciones sistemáticas que deben incluir evaluaciones de desempeño y eficiencia las cuales orientarán un proceso de mejoramiento continuo. Por ello, no es suficiente establecer los marcos regulatorios y encomendar obras y planes sin considerar simultáneamente parámetros de medición.

El concepto de gestión territorial engloba tanto el ámbito denominado urbano como el rural. Respecto del primero, la gestión se encuentra parcialmente contenida en los procesos de estudio, formulación y

aprobación de los Instrumentos de Planificación Territorial, definidos y reglamentados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En cuanto a la gestión de las áreas rurales en ellas intervienen directamente los ministerios de acuerdo a las atribuciones propias que les entrega la ley, sin que se elaboren Planes Territoriales que guíen este conjunto de acciones.

### **Desarrollo Urbano y Planificación territorial**

Conforme al contenido del documento "Política Nacional de Desarrollo Urbano", esta acción debe enmarcarse en un concepto de Desarrollo, entendido éste como un proceso continuo de mejoramiento y también cuando proceda, de crecimiento, ambos planificados y complementarios.

Dados que las acciones privadas, sean individuales o colectivas, orientadas por los mecanismos de mercado son insuficientes por sí solas para implementar este desarrollo y para evitar externalidades negativas que derivarían de un crecimiento inorgánico, corresponde al Estado la irrenunciable responsabilidad de procurar mediante la planificación que las áreas urbanas en que vive la gran mayoría de los habitantes alcancen un estándar aceptable de habitabilidad. Esto sólo será posible mediante una adecuada, estable y eficiente planificación del Desarrollo Urbano, que concilie desde una perspectiva superior los intereses de los particulares con el interés del Bien Común, y que coordine las inversiones privadas con las del Estado, en procura de un óptimo efecto.

### **B.- CUALES SON LAS INSTITUCIONES Y LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION.**

La Ley General de Urbanismo y Construcciones entrega al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a sus SEREMIS y a las Direcciones de Obras Municipales la planificación territorial de las áreas urbanas. Los Ministerios pueden también intervenir en las áreas urbanas, en el cumplimiento de sus funciones propias, superponiéndose a las atribuciones de planificación del MINVU. En las áreas rurales intervienen directamente los Ministerios de acuerdo a las atribuciones propias que les entrega la ley; Por ejemplo el Ministerio de Agricultura a través de la oficina de Políticas Agrarias interviene en la zonificación del suelo y a través de los SEREMIS en conjunto con el MINVU, en los procesos de cambios de destino y subdivisión. Obras Públicas a través de la Dirección de Vialidad, interviene en caminos. La Dirección de Riego del MOP interviene en obras de riego. El Ministerio de Educación interviene en la localización de los equipamientos educacionales. El Ministerio de Salud, interviene en la localización de equipamientos de Centros de Salud. El Ministerio de Justicia, en la localización de recintos carcelarios, etc.

La diferenciación entre áreas urbanas y rurales y la asignación

de atribuciones a diferentes instituciones para actuar en estos ámbitos, hace difícil el tratamiento integrado de la Planificación del Territorio y el análisis de la interacción entre el Desarrollo Urbano y el Territorio, aún cuando es indudable la repercusión mutua de las políticas que regulan las acciones de uno y otro ámbito. Como ejemplo pueden indicarse las políticas sobre densificación o sobre viviendas sociales fijadas por el MINVU, que afectan la extensión de las áreas urbanas; las políticas sobre división de la propiedad rural afectan las características de áreas que a futuro serán incorporadas al crecimiento de las ciudades, etc.

### **Instrumentos de Planificación Territorial**

Los Instrumentos Generales de Planificación Territorial, son la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General, que se definen como los cuerpos legales comunes a todos los campos de acción, que establecerán la definición, el objetivo, la orientación y el contenido de todos los instrumentos de planificación y regulación del desarrollo urbano. Estos instrumentos se referirán además, a los aspectos administrativos (competencia, responsabilidades, sanciones, etc.) que regulen los derechos y relaciones, tanto del Estado como de los particulares, cuando intervengan en el proceso de división del suelo, de su urbanización y los edificios que sobre él se construyan.

Se considerarán complementos a los instrumentos generales de planificación y regulación del desarrollo urbano todas las leyes y sus reglamentos u otros cuerpos normativos, o la parte de ellos, que se refieran a los mismos campos de acción antes enunciados o que tengan alguna incidencia sobre éstos.

#### **Clasificación:**

Pueden ser clasificados en función del tipo de suelo; en urbanos y rurales; en función de la división territorial y administrativa del país, como instrumentos nacionales, regionales, intercomunales y comunales; en función de las acciones reguladas, como normativos, de planificación física y de inversiones.

La clasificación de instrumentos según el tipo de suelo en que se aplican sus disposiciones responde a la diferenciación administrativa de suelo establecida por la Ley General de Urbanismo y Construcciones que define como suelo urbano al área comprendida dentro de los límites urbanos y como suelo rural el área exterior a dichos límites urbanos, o sea, el resto del territorio. Establecida esta diferenciación, la política Nacional de Desarrollo Urbano, declara que el suelo urbano será planificado por medio de los Planes Reguladores Urbanos e Inter-Urbanos y que el suelo rural será planificado, desde el punto de vista de sus relaciones con lo urbano, por medio de los Planes Urbano- Regionales e Inter-Urbanos (SIC). Además, cuando proceda, le serán aplicables, proyectos específicos de villorrios agrícolas.

La clasificación en función de la división territorial y administrativa del país se origina en los niveles de acción, definidos por la Ley General de Urbanismo y Construcciones (Art. 28), en que se efectúa la planificación urbana que corresponden a cuatro tipos de áreas: nacional,

regional, intercomunal y comunal.

Atendido a que el sistema de gobierno interno en que se organiza la administración del país no reconoce en su estructura el nivel intercomunal, el cual se encuentra incluido en las funciones de los gobiernos regionales, para los efectos de esta clasificación se ha adoptado la diferenciación en tres tipos de áreas: nacional, regional, y comunal.

La última diferenciación considerada, en función de las acciones reguladas, se origina en el objetivo del estudio que busca establecer un ordenamiento institucional adecuado a un sistema de gestión que reconoce las siguientes categorías: instrumentos destinados a fijar los marcos normativos que son los que establecen los procedimientos administrativos (competencia, responsabilidades, sanciones, etc.); instrumentos destinados a regular la ocupación del territorio (tipos de áreas urbanas, rurales, relaciones espaciales entre zonas urbanas, distribución de actividades en el territorio, etc.) y planes de inversión y evaluación cuyo objetivo es resolver la ejecución de obras físicas y su mantención (infraestructura, equipamiento, etc.)

El cuadro siguiente sintetiza la pauta de clasificación expuesta:

NIVEL DE ACCION		MATERIAS
1. NACIONAL	1.1 AREA URBANA	a) Normativas
		b) Planificación Física
		c) Planificación de Inversiones
	1.2 AREA EXTERNA A LIMITES URBANOS	a) Normativas
		b) Planificación Inversiones
		c) Planificación de Inversiones
2 REGIONAL	2.1. AREA URBANA	a) Normativas
		b) Planificación Física
		c) Planificación de Inversiones
	2.2. AREA EXTERNA A LIMITES URBANOS	a) Normativas
		b) Planificación Física
		c) Planificación de Inversiones
3. COMUNAL	3.1. AREA URBANA	a) Normativas
		b) Planificación Física
		c) Planificación de Inversiones
	3.2. AREA EXTERNA A LIMITES URBANOS	a) Normativas
		b) Planificación Física
		c) Planificación de Inversiones



NIVEL DE ACCION	MATERIAS	INSTRUMENTOS	INSTITUCION
<b>1.- NACIONAL</b> <b>1.1 AREA URBANA</b>	<b>ACCIONES NORMATIVAS</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Fijación de límites de áreas</li> <li>* Elaboración de inst. de planificación</li> <li>* Servicios sanitarios (Normas, conceciones, centralización de datos, residuos líquidos industriales)</li> <li>* Servicios eléctricos y combustibles</li> <li>* Industria anexas a la minería (Desarrollo)</li> <li>* Seguridad de la Navegación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O. General</li> <li>O. General</li> <li>Resolución</li> <li>Decreto</li> <li>Decreto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MINVU</li> <li>MINVU</li> <li>MOP (Superintendencia de Servicios Sanitarios)</li> <li>ECONOMIA (Superintendencia de electricidad y combustible)</li> <li>MINERIA</li> <li>Defensa (Dirección general del territorio marítimo y marina mercante)</li> </ul>
	<b>PLANIFICACION FISICA</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Patrimonio, monumentos nacionales</li> <li>* Equipamientos deportivos</li> <li>* Aviación Civil y comercial (Dirección)</li> <li>* Equipamientos de jardines infantiles</li> <li>* Establecimientos penales</li> <li>* Obras portuarias (marítimas, fluviales y lacustre; supervigilancia. aprobación etc.</li> <li>* Caminos públicos urbanos</li> <li>* Defensa Fluviales (Construcción y conservación)</li> <li>* Destinación de vías para servicios públicos de locomoción colectiva.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>EDUCACION (Dirección de bibliotecas y museos.</li> <li>DEFENSA (Digeder)</li> <li>TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES (Junta de aeronáutica civil)</li> <li>EDUCACION (Junta nac. de jardines)</li> <li>JUSTICIA</li> <li>MOP (Dirección de vialidad)</li> <li>MOP (Dirección de vialidad)</li> <li>TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES</li> </ul>

	<b>PLANIFICACION DE INVERSIONES</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Aeropuertos (Administración y dirección)</li> <li>* Areropuertos (Estudios y construcción)</li> <li>* Edificios públicos (Estudios y construcción)</li> </ul>		DEFENSA (dirección general de aeronáutica) MOP (dirección de aeropuertos) MPO (Dirección de arquitectura)
<b>1.2 AREA EXTERNA A LOS LIMITES URBANOS</b>	<b>ACCIONES NORMATIVAS</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Servicios sanitarios (Normas, concesiones, centralización de datos residuos líquidos industriales).</li> <li>* Transporte (Políticas y dirección y supervisión de empresas que operan).</li> <li>* Servicios eléctricos y combustibles</li> <li>* Industria anexas a la minería (Políticas para su desarrollo)</li> <li>* Velar por la seguridad en la nevegación</li> </ul>		MOP (Superintendencia de servicios sanitarios) TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES ECONOMIA (Superintendencia de elrctricidad combustible) MINERIA DEFENSA (Dirección general del territorio marítimo y marina mercante)
	<b>PLANIFICACION FISICA</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Obras de riego (Supervigilancia y coordinación de inversiones).</li> <li>* Riego (Explotación de obras mayores y revisión de proyectos privados).</li> <li>* Patrimonio y monumentos nacionales</li> <li>* Equipamientops de jardines infantiles</li> <li>* Equipamientos deportivos</li> <li>* Establecimientos penales (Creación de recintos).</li> </ul>		ECONOMIA (Comisión nacional de riego) MOP (Dirección de riego) EDUCACION (dirección de bibliotecas y museos). EDUCACION (Junta nacional de jardines Inf. DEFENSA (Digeder) JUSTICIA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Obras portuarias (Marítimas, fluviales y lacustres; supervigilancia, aprobación, etc.).</li> <li>* Aviación civil y comercial (Dirección</li> <li>* Vialidad</li> <li>* Defensas fluviales (Construcción y conservación)</li> <li>* Agua (Planificación de desarrollo en fuentes naturales).</li> </ul>		<p>MOP (Dirección de obras portuarias)</p> <p>TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES (Junta aeronáutica civil).</p> <p>MOP (Dirección de vialidad)</p> <p>MOP (Dirección de obras)</p> <p>MOP (Dirección general de aguas)</p>
	<p><b>PLANIFICACION DE INVERSIONES</b></p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Aeropuertos (Administración y dirección)</li> <li>* Aeropuertos (Estudios y construcción)</li> </ul>		<p>DEFENSA (Dirección general de aeronáutica civil).</p> <p>MOP (Dirección de aeropuertos)</p>

NIVEL DE ACCION	MATERIAS	INSTRUMENTOS	INSTITUCION
<b>2.- REGIONAL</b>	<b>ACCIONES NORMATIVAS</b>		
<b>2.1 AREA URBANA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Roles de centros urbanos</li> <li>* Areas de influencia recíproca</li> <li>* Relaciones gravitacionales</li> <li>* Metas de crecimiento</li> <li>* Prioridades de inversión en infraestructura</li> </ul>	Plan Regional de Desarrollo Urbano	DS. MINVU (Preparado por Seremi - Minvu)
	<b>PLANIFICACION FISICA</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Límites urbanos</li> <li>* Areas de desarrollo prioritario</li> <li>* Areas de restricción de riego</li> <li>* Red vial estructurante</li> <li>* Zonificación general</li> <li>* Equipamiento</li> <li>* Densidades</li> </ul>	Plan Regulador Inter-comunal y/o Metropolitano	CONSEJO REGIONAL (Preparado por Seremi - Minvu)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Vialidad</li> <li>* Normas de edificación</li> <li>* Densidades</li> <li>* Equipamientos</li> </ul>	Modificaciones de Planes para cumplir con programas del MINVU	MINVU (Programas del Serviu regional)

	<b>PLANIFICACION DE INVERSIONES</b>		
	* Vialidad urbana	Propuesto regional	CONSEJO REGIONAL (F.N.D.R. - BID)
	* Mejoramiento urbano	Plan especial	GOBERNADOR (Postulación a través de Municipalidades)
	* Mejoramiento de barrios	Plan especial	INTERIOR (Subsecretaria de desarrollo regional)
<b>2.2 AREAS EXTERNAS A LIMITES</b>	<b>ACCIONES NORMATIVAS</b>		
	* Proviene del nivel Nacional		
	<b>PLANIFICACION FISICA</b>		
	* Subdivisión		AGRICULTURA (Seremi)
	* Cambio de destino		MINVU (Seremi)
	<b>PLANIFICACION DE INVERSIONES</b>		
	* Vialidad Rural		CONSEJO REGIONAL (F.N.D.R.- BID)

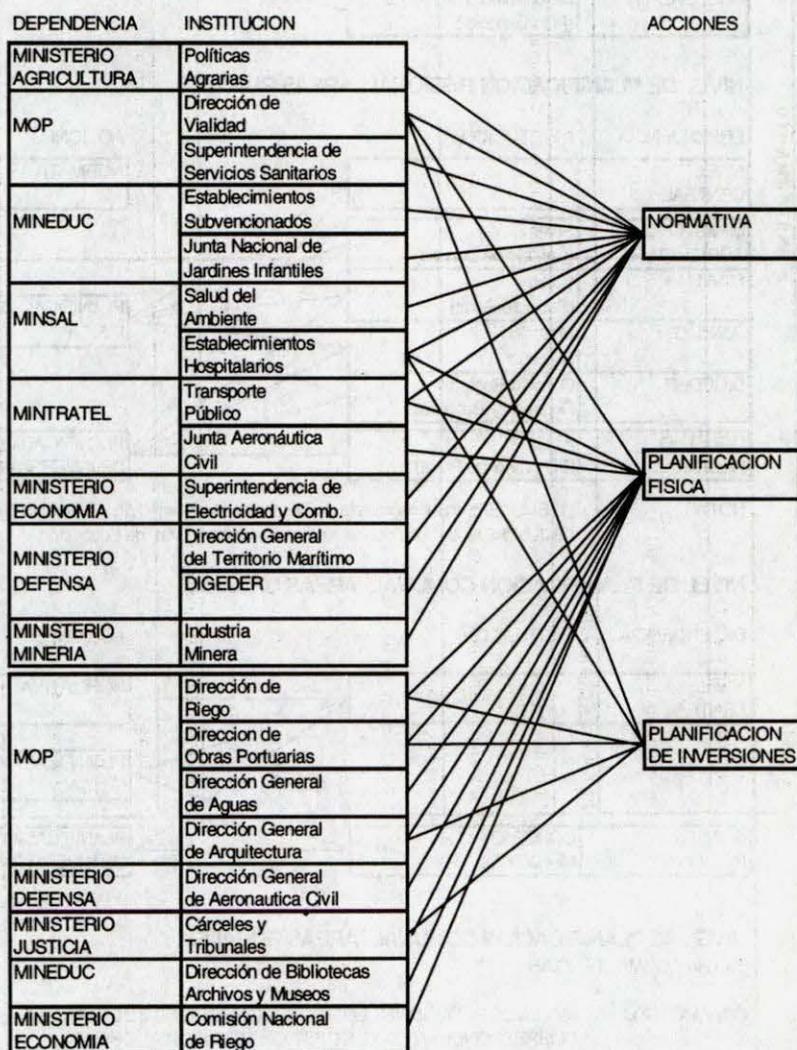
NIVEL DE ACCION	MATERIA	INSTRUMENTO	INSTITUCION
<b>3.- COMUNAL</b>	<b>ACCIONES NORMATIVAS</b>		
<b>3.1 AREA URBANA</b>	* Proviene del nivel Nacional		
	<b>PLANIFICACION FISICA</b>		
	* Límite urbano	Plan regulador Comunal	CONSEJO REGIONAL (Preparado por Municipalidad e informando por Seremi - Minvu)
	* Extensión urbana y prioridades		
	* Areas de riego y restricción		
	* Zonificación de usos de suelo		
	* Zonificación de condiciones de edificación y densidades.		
* Red vial estructurante			
* Areas verdes y equipamientos			
<b>3.2 AREAS EXTERNAS A LIMITES URBANOS</b>	<b>PLANIFICACION DE INVERSIONES</b>		
	* Vialidad	Presupuesto Municipal	CONSEJO MUNICIPAL
	* Equipamientos		
	* Areas verdes		
	* Todas las acciones se resuelven en niveles superiores		

1) Relaciones entre la Institucionalidad, las acciones reguladas y los instrumentos utilizados:

En los siguientes cuadros, se identifican las relaciones que se producen entre las acciones básicas de la gestión territorial y las instituciones públicas que tienen participación en ellas.

Las relaciones se establecen de acuerdo a las atribuciones de las instituciones que intervienen, y las acciones de planificación se encuentran ordenadas en los distintos gráficos según nivel jerárquico. Los cuadros se han ejecutado uno para cada nivel territorial, nacional, regional y comunal, diferenciándose entre áreas urbanas y áreas rurales.

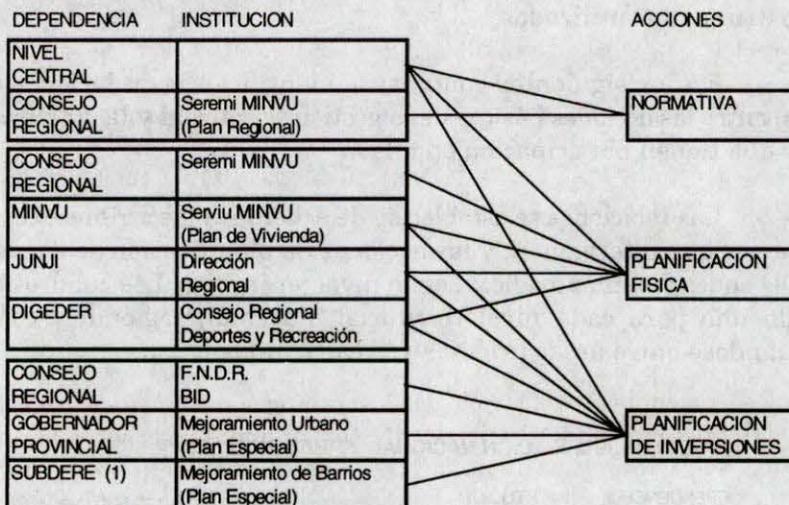
**NIVEL DE PLANIFICACION NACIONAL AREAS RURALES**



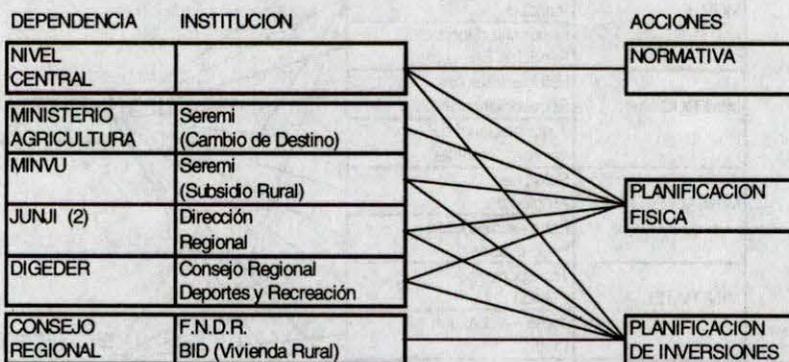
**CUADRO 2.2 B**

MALLA DE RELACIONES ENTRE ACCIONES DE NIVEL NACIONAL CORRESPONDIENTES A LA GESTION TERRITORIAL DE LAS AREAS RURALES E INSTITUCIONES DEL ESTADO.

### NIVEL DE PLANIFICACION REGIONAL AREAS URBANAS

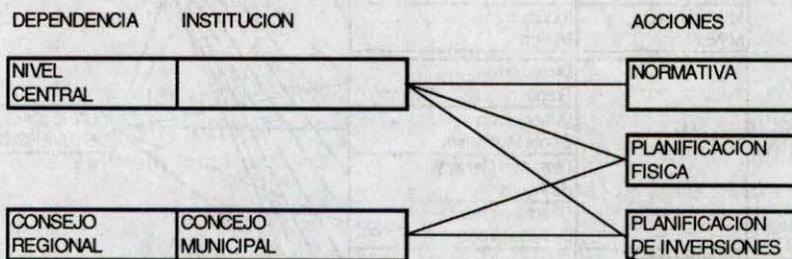


### NIVEL DE PLANIFICACION REGIONAL AREAS RURALES



NOTAS : (1) SUBDERE= Subsecretaría de Desarrollo Regional - Min. del Interior  
 (2) JUNJI= Junta Nacional de Jardines Infantiles - Min. de Educación

### NIVEL DE PLANIFICACION COMUNAL AREAS URBANAS



### NIVEL DE PLANIFICACION COMUNAL AREAS RURALES

NO HAY COMPETENCIAS

**CUADRO 2.2 C** MALLA DE RELACIONES ENTRE ACCIONES DE NIVEL COMUNAL CORRESPONDIENTES A LA GESTION TERRITORIAL DE LAS AREAS URBANAS Y RURALES E INSTITUCIONES DEL ESTADO.

## **Análisis de los cuadros anteriores:**

### **2) Análisis de la Planificación a nivel Nacional**

La normativa nacional que tiene relación con acciones de planificación territorial está compuesta por un gran número de disposiciones específicas, generadas por sectores especializados, 10 instituciones, quienes resuelven independientemente, prácticamente prescindiendo de las políticas del resto de los sectores.

Dicha normativa no está concentrada en un cuerpo único que permita estudiarla y consultarla integralmente.

En cuanto a las atribuciones específicas, se pueden advertir en el detalle del listado de instituciones, que existen materias sobre las cuales se superponen diferentes instituciones, que aparecen excesivamente fraccionadas como es el caso de la dotación de equipamientos públicos (establecimientos educacionales, de salud, deportivos, etc.).

En los cuadros relativos al nivel nacional (cuadros 2.2.A. y 2.2. B) se pueden visualizar una gran cantidad de acciones de planificación física (territorial) y de inversiones, en materias específicas, como en el caso de Hospitales, Monumentos Nacionales, Establecimientos de Justicia, Obras Portuarias, Aeropuertos, Obras de Regadío y Regulación de Transporte.

Dichas decisiones requieren de un conocimiento en detalle de la realidad local, sobre la cual intervienen modificándola, lo que implica un gran esfuerzo de cada una de las instituciones por conocer.

Además del esfuerzo por conocer la realidad, requieren acciones posteriores de fiscalización en su ejecución, recepción, mantención una vez puesta en servicio y una evaluación de sus resultados a fin de completar un sistema coherente de actuación, estos esfuerzos se repiten en paralelo entre los diferentes sectores, con escasas instancias de coordinación las que, cuando se producen se debe mas bien a una actitud de los actores que al resultado de un sistema institucional.

Las acciones indicadas no requieren en su tramitación habitual ser conocidas ni visadas por las autoridades territoriales, regionales, provinciales y comunales, quienes, en consecuencia, pueden estar en desconocimiento de ellas.

El área urbana se distingue del área rural por la diferenciación existente entre las facultades del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y las del Ministerio de Agricultura. Dicha diferencia se manifiesta especialmente por la facultad del MINVU para establecer planes reguladores de las áreas urbanas, dado que, en política de vivienda social las facultades del MINVU establecen una pequeña diferenciación urbano-rural.

Escapan a las facultades de los dos Ministerios indicados las acciones que se implementen a partir de las atribuciones del resto de las instituciones.

Se puede destacar especialmente a las instituciones dependientes

del MOP, tales como, Dirección de Vialidad, Dirección General de Arquitectura, Obras Portuarias, etc., altamente especializadas, que están fuertemente centralizadas y cuentan con capacidad de implementación de acciones en las tres áreas de la gestión territorial, normativa, planificación física y planificación de inversiones.

### 3) Análisis de la Planificación a nivel Regional

La Autoridad Regional se ve sobrepasada por las facultades de Planificación física y de inversiones con que cuentan las instituciones que dependen directamente de los Ministerios. Ello significa que muchas veces no conoce con anticipación los proyectos de los Ministerios y no pueden ejercer su función coordinadora asignada por ley.

Este problema se describe en las acciones que afectan la planificación y que no están incluidas dentro de las materias tratadas por los instrumentos de planificación territorial correspondientes a este nivel, tales como planificación y mantención de caminos públicos, planificación y construcción de equipamientos, etc.

Pueden planificar inversiones para aplicar el F.N.D.R. y los ISAR, fondos asignados por el Gobierno Regional, que representan una baja proporción del presupuesto de inversión nacional.

En este nivel existen acciones, emprendidas por instituciones descentralizadas que no se coordinan con el Gobierno Regional y que sobrepasan a las autoridades comunales, tal es el caso de los equipamientos deportivos y de jardines infantiles y la creación de sectores de viviendas sociales, rurales y urbanas, las que afectan fuertemente la planificación territorial.

Otro tipo de acciones que afectan la planificación en este nivel, corresponden a las realizadas mediante inversiones privadas que son visadas en el nivel central y que no son conocidas en las regiones, tales como construcciones de plantas generadoras de energía y sus líneas de transmisión.

### 4) Análisis de la Planificación a nivel Comunal

Las comunas ejercen la función planificadora a través de la elaboración de su plan regulador, el cual no rige en las áreas rurales de su comuna. Las decisiones que afectan la planificación de estas últimas áreas, son tomadas, algunas, por los SEREMIS, tales como aquellas relativas a la subdivisión y cambio del destino del suelo o las obras de mantenimiento de caminos públicos y, otras, son decididas en niveles centrales, tales como apertura de caminos, infraestructura de energía y sanitaria.

Pueden planificar inversiones para aplicar recursos comunales y para postular a fondos regionales del F.N.D.R. e ISAR.

Una gran cantidad de decisiones relativas a la ejecución de obras son estudiadas, planificadas y resueltas en los niveles superiores de la administración, afectando la Planificación Física y la Planificación de inversiones de este nivel. Estas decisiones, tomadas con criterio de desarrollo nacional, aplican los recursos públicos y restan posibilidades a las autoridades comunales para disponer de medios y para implementar obras de infraestructura y equipamiento destinadas al soporte y al incentivo del desarrollo local.

Los planes de ordenamiento físico de este nivel pueden ser alterados por las decisiones que se toman en niveles superiores con lo cual se debilitan estos instrumentos y se altera la línea de participación de la comunidad. Por ejemplo, las atribuciones de los SERVIU para programas de viviendas sociales, las obras de caminos públicos realizadas por el MOP, aplicación de programas especiales como el mejoramiento de barrios, etc.

#### 5) Problemas básicos más relevantes

En síntesis, se verifican los siguientes problemas básicos:

- \* Descoordinación en los cometidos y repetición de las labores, por la existencia de múltiples actores institucionales que trabajan en paralelo, por ejemplo, el MOP, el Ministerio de Transportes y SEREMI Metropolitano de MINVU, encomiendan estudios simultáneos y paralelos para estimar tendencias de crecimiento de Santiago;
- \* Atribuciones de autoridades superpuestas al coexistir dos sistemas, uno de administración por sectores centralizados, con un sistema de administración territorial descentralizado, al cual no se le transfiere la tuición sobre algunas materias que se mantienen en los sectores centralizados, en el caso de las decisiones para localizar y construir equipamientos, la comuna identifica las zonas de mejor aptitud, pero quien planifica y ejecuta es el nivel central (Establecimientos de Salud, Educación, Deporte, etc.)
- \* Ineficiencia y descrédito de las autoridades territoriales ante la población, por cuanto los perciben como incapaces para planificar inversiones y obras en diferentes materias (vialidad, educación, salud, etc.).
- \* Planes de ordenamiento comunal que se caracterizan por su debilidad frente a las facultades de autoridad centrales, como es el caso de las facultades que posee el MINVU para alterar planes reguladores. Otro rasgo negativo es su carácter parcial ya que solo abarcan el suelo urbano y su extensión.
- \* Inexistencia de procesos de información y de medición de resultados que permitan al diálogo con sectores que no pertenecen a la Administración Pública, lo que genera una participación desinformada

y sobre aspectos parciales. Las políticas que se implementan para mejorar en aspectos específicos como congestión, dotación de áreas verdes, concentración y extensión de la ciudad etc. no se acompañan de una información regular de sus resultados que permitan a la ciudadanía conocer sus efectos.

\* No existe un procedimiento que permita recoger, estudiar, calificar y alentar las iniciativas privadas.

## **B.- La Institucionalidad de los Instrumentos de Planificación Urbana y de Vialidad Urbana.**

### **B1.- La Institucionalidad de los Instrumentos de Planificación urbana.**

#### **1) Esquema General: del nivel nacional al nivel local.**

Respecto del área urbana, la gestión territorial se encuentra hoy reducida a los procesos de estudio, formulación y aprobación de los Instrumentos de Planificación Territorial, los que son definidos y reglamentados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Descripción de la situación actual:

La legislación distingue instrumentos de diferente jerarquía y en su reglamentación (Ordenanza General) establece con precisión la tramitación que se cumple para el estudio, formulación y aprobación de cada uno de ellos.

Esta jerarquía reconoce cuatro instrumentos, a saber, el Plan Regional de Desarrollo Urbano, el Plan Regulador Intercomunal y/o el Plan Regulador Metropolitano según corresponda, el Plan Regulador Comunal y el Plano Seccional.

Para el estudio y tramitación de los Planes Regionales, Metropolitano e Intercomunal, la ley señala escuetamente la institución responsable de su estudio, elaboración y propuesta, sus contenidos, y la autoridad y procedimiento a seguir para su aprobación.

El Plan Regional de desarrollo urbano, los Planes Reguladores Intercomunales y Metropolitanos son confeccionados por las Secretarías Regionales del MINVU. El primero de ellos se aprueba mediante Decreto Supremo MINVU, con el informe de la División de Desarrollo Urbano y la opinión del Gobierno Regional y sin consulta a las Municipalidades. A diferencia del Regional, los Planes Reguladores Intercomunales y Metropolitanos requieren dicha consulta, son aprobados por Resolución del Intendente Regional, previo acuerdo del CORE, informe de la División de Desarrollo Urbano del MINVU y toma de razón de la Contraloría General de la República. Los Planes Reguladores comunales y los Planos Seccionales se tratan con más detalle en la ley y su ordenanza. Son instrumentos

elaborados por la Municipalidad respectiva que los realiza de acuerdo a las normas para la confección de Planes Reguladores establecidas por el MINVU y en todo quedan supeditados a las disposiciones de los Planes Regionales, Metropolitanos e Intercomunales.

El contenido, los antecedentes, estudios y el procedimiento para la aprobación y la exposición para recibir la opinión de los vecinos que deben cumplirse, tanto en la elaboración como en las enmiendas que se hagan a estos instrumentos, se encuentran regulados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Reglamento.

Para la planificación en este nivel comunal la ley establece la necesidad de incorporar en los estudios que forman parte del plan, la evaluación de factibilidad para ampliar o dotar de redes energéticas y de agua potable y alcantarillado, en relación con el crecimiento urbano proyectado. Este último estudio requiere la consulta previa al servicio sanitario correspondiente de la región.

Las materias sobre las cuales se exige a estos instrumentos elaborar estudios de factibilidad se amplían en la Ordenanza General de la Ley, incorporándose las correspondientes a las aguas lluvias, la capacidad de la red vial, los sistemas de transporte y suficiencia de equipamiento.

El procedimiento de aprobación del Plan Regulador Comunal, una vez elaborado, se inicia con la exposición al público, durante 30 días, recepción de observaciones formuladas en el plazo de 15 días una vez vencido el plazo de la exposición, presentación para su aprobación al Concejo Municipal, realizada por el Director de Obras, en que se expone el proyecto, las observaciones y el tratamiento dado a dicha observaciones. Con el acuerdo del Concejo, el Alcalde lo aprueba mediante decreto y remite los antecedentes al SEREMI del MINVU quien, si no tiene observaciones, lo envía con su informe para ser aprobado por resolución del Intendente, previo acuerdo del Consejo Regional, y toma de razón de Contraloría.

El mismo procedimiento de aprobación se emplea en los estudios de planos seccionales, exceptuándose únicamente el tratamiento de algunas materias de enmienda de Planes Reguladores Comunales en que la ley faculta a la Ordenanza para precisar su alcance.

Además, se exceptúan de todos los procedimientos indicados, los casos de proyectos de los SERVIU Regionales y Metropolitano quienes pueden, a través de la respectiva Secretaría Regional, proponer modificaciones a los Planes Reguladores, los que son aprobados por Decreto Supremo del Ministerio, previo informe de la Municipalidad emitido en el plazo máximo de 30 días, el que se considera favorable si no es enviado en el plazo indicado.

## 2) Diagnóstico y Análisis

El siguiente diagnóstico se refiere, a los instrumentos y su contenido, y a los procedimientos y competencias para la elaboración y aprobación de ellos.

La planificación territorial, definida por la ley establece un sistema de instrumentos que permiten descentralizar, entregando facultades y estableciendo una escala de competencias claras en los diferentes niveles, Nacional, Regional, Intercomunal y Comunal. Estos niveles a su vez representan un ordenamiento claro en que se pueden clasificar las materias reguladas por los instrumentos de planificación.

Respecto del nivel comunal, la legislación diferencia entre el Plan Regulador y los Planes de estudios detallados que son identificados como seccionales. Esta diferenciación es de mucho interés, puesto que, convenientemente reglamentada, permitiría la incorporación de estos estudios más detallados que pueden recoger la acción permanente que sobre el territorio se realiza mediante obras públicas y privadas.

Para la tramitación de enmiendas al Plan Regulador; también la ley da atribuciones a la Ordenanza para diferenciar, según la relevancia de materias, estableciendo un procedimiento simplificado para su tramitación.

En cuanto a las materias o contenido de los instrumentos de Planificación Urbana Regionales, Metropolitanos e Intercomunales, es grave la omisión de estudios de factibilidad técnica en materias tales como agua potable, alcantarillados de aguas lluvia, aguas servidas y plantas de tratamiento, vialidad y transporte y disposición final de residuos sólidos.

Más aún, en la elaboración de los estudios de factibilidad que deben ser realizados al nivel de los planes comunales, técnicamente no se resuelve la integración de estos estudios parciales en el contexto Intercomunal, Metropolitano y Regional, quedando ellos como estudios y propuestas incompletas e insuficientes para resolver los problemas abordados.

En el nivel comunal, la falta de definición de las materias que pueden ser tratadas en los instrumentos de planificación que pueden ser considerados como de gestión propiamente tales, seccionales, y enmiendas en materias de menor relevancia, han derivado en la generación de Planes Reguladores comunales excesiva e inconvenientemente detallistas, y en un tipo de gestión municipal extremadamente rígida, en que se actúa considerando al Plan Regulador como instrumento único.

### 3) Procedimientos y competencias para la elaboración y aprobación:

En los niveles Regional, Metropolitano e Intercomunal se establece como responsables de elaborar estos estudios a las Secretarías Ministeriales Regionales del MINVU, quienes para los planes Metropolitanos e Intercomunales, deben consultar a las comunas, trámite que no se exige para el Plan Regional.

Con la autorización previa de la Secretaría Regional del MINVU correspondiente, un grupo de Municipalidades pueden iniciar y proponer un Plan Regulador Intercomunal, estableciéndose de esta manera para estos instrumentos una doble posibilidad de iniciativa, desde las comunas o desde la región.

Contrasta con ello el nivel comunal, en que solo pueden iniciarse por la Municipalidad los estudios de detalle y el plan general comunal.

Los procedimientos de aprobación para todos estos instrumentos, Metropolitanos, Intercomunales y Comunales, contemplan el acuerdo del CORE, con la única excepción de los, seccionales comunales y las enmiendas al plan comunal, aún cuando, el sistema establece que los instrumentos de menor jerarquía quedan supeditados en todo a los mayores y además, deben contar con la revisión técnica y jurídica realizada por los Seremi del MINVU, y por la División de Desarrollo Urbano del Minvu y la Contraloría General de la República.

Esto provoca, en cuanto a la iniciativa para elaborar estudios, la exclusión expresa de los vecinos o de agrupaciones de propietarios y empresas que podrían tener interés en estudiar un desarrollo particular de un sector; y además, en cuanto a la posibilidad de propuestas de enmiendas y medidas oportunas, se aplican plazos extremadamente prolongados para la elaboración y aprobación de instrumentos de efectos menos relevantes, que se encuentran cumpliendo con los planes generales, provocando un entramamiento innecesario en la tramitación de ellos.

El procedimiento de excepción para proponer modificaciones a los Planes Reguladores otorgado a los SERVIU, y la facultad de aprobar estas modificaciones sin cumplir con los procedimientos de exposición al público, acuerdo del Concejo Municipal y decreto del Alcalde, previstos para estas materias en la ley, vulneran gravemente la credibilidad del público en los instrumentos de Planificación Comunal.

## **B2.- La Institucionalidad de los Instrumentos de Vialidad Urbana.**

- 1) Identificación de instituciones y sus funciones.
- 2) Examen del modo de operar en la vialidad urbana
- 3) Diagnóstico.

### **1) Identificación de Instituciones y sus funciones.**

Esta parte del trabajo se ha tomado del documento elaborado por la Comisión de Infraestructura sobre proposiciones para una nueva institucionalidad de la infraestructura en Chile.

#### **1.1.- Niveles Ministeriales.**

##### **a) Ministerio de la Vivienda y Urbanismo (MINVU)**

###### ***1° Organización y atribuciones***

Su estatuto orgánico se encuentra establecido en el D.L. N° 1.305, de 19 de febrero de 1976.

Corresponde al MINVU formular y supervigilar las políticas nacionales en materia habitacional y urbanística y las normas técnicas para su cumplimiento, como asimismo la administración de los recursos que se le hayan entregado y la coordinación y evaluación metropolitana y regional en materia de urbanismo (D.L. N° 1.305, art. 4°).

## 2° **Autoridades y órganos**

### - **Ministro de Vivienda (D.L. N° 1.305, art. 8)**

Es la autoridad superior del Ministerio, y le incumbe la formulación de la política habitacional y urbanística del Gobierno.

### - **Subsecretario de Vivienda (D.L. N° 1.305, art. 10)**

La Subsecretaría está integrada por el Subsecretario y su Secretaría; y las Divisiones de Desarrollo Urbano; Política Habitacional; Finanzas; Técnica de Estudio y Fomento Habitacional; Jurídica y Administrativa (D.L. N° 1.305, arts. 9° y 10°).

Entre otras funciones, en materia de vialidad urbana le corresponde dictar o proponer al Ministro las normas técnicas y administrativas nacionales, relativas a la planificación urbana y territorial, infraestructura, vivienda urbana y rural, equipamiento comunitario y edificación, a través de las divisiones que corresponda.

### - **División de Vivienda y Desarrollo Urbano**

Es la División más importante de la Subsecretaría, y en materia de infraestructura le corresponde:

- a. Proponer la política nacional de desarrollo urbano y de infraestructura sanitaria, pavimentación y vialidad urbana.
- b. Elaborar los planes nacionales de desarrollo urbano, y coordinar a nivel nacional e interregional dichos planes. En este mismo sentido, tiene a su cargo revisar y proponer al Ministro para su aprobación, los planes reguladores, los límites urbanos y sus modificaciones.
- c. Coordinar y supervigilar, a nivel nacional, los planes y normas de servicios urbanos de electricidad, gas y telecomunicaciones en lo relativo al uso del suelo para el desarrollo urbano.
- d. Supervigilar el cumplimiento por parte de las Direcciones de Obras Municipales de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y de toda otra norma legal o reglamentaria referida a la misma materia.
- e. Cautelar la generación de nuevas áreas urbanas en sectores rurales.

Algunas de estas facultades pueden ser ejercidas por los respectivos Seremis de Vivienda y Urbanismo.

- ***Servicios Regionales y Metropolitano de Vivienda y Urbanización (D.L. N° 1.305, Título III, arts. 25 a 29)***

Debe mencionarse a estos servicios, que son instituciones autónomas, relacionadas con el estado a través del MINVU, con personalidad jurídica y patrimonio propio, y ejecutores de las políticas, planes y programas que dicte el referido Ministerio.

**b) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.**

El estatuto de esta Secretaría de Estado se encuentra tratado en varios cuerpos legales, sin que exista una sola ley que contenga toda su reglamentación orgánica y funcional. Sus leyes fundamentales son: el D.L. N° 557, de 1974, que creó el Ministerio de Transportes, encargado de cumplir las funciones y ejercer las atribuciones que correspondían a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, a su vez regulada por el D.F.L. N° 88, de 1953, el D.F.L. N° 279, de 1960 y la Ley N° 16.723, de 1967; y el D.L. N° 1762, de 1977, referido a la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

Este Ministerio también tiene atribuciones en materia de vialidad urbana, las que se mencionan a continuación:

**1° Atribuciones del Ministro y los Subsecretarios**

- ***Ministro de Transportes y Telecomunicaciones***

Le corresponde especialmente:

- a. La programación, formulación, realización, y dirección de una *política general de transportes*, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República.
- b. En materia de *tránsito público*, propone y ejecuta las políticas relativas a esta área, sugiere y dicta las normas aplicables, y debe coordinar la actuación de los organismos públicos en esta área, pudiendo incluso dejar sin efecto sus resoluciones (Ley N° 18.060, de 1981, artículos 1° y 2°).

- ***Subsecretaría de Transportes (D.F.L. N° 279, art. 4°)***

- a. Colabora con el Ministro en la formulación, ejecución y control de la política de transportes, y en la supervigilancia y coordinación de la operación y desarrollo de todos los servicios y medios de transportes.
- b. En cuanto a estudios y fomento, debe elaborar los que sean necesarios para la mejor realización de la política de transportes. Se ocupa además del fomento e integración de las diferentes clases de transporte, y de sus servicios complementarios en un sistema nacional que satisfaga las necesidades generales del movimiento de personas y

adecuado abastecimiento del país.

- c. Tiene además facultades de supervigilancia y fiscalización sobre los distintos servicios y empresas de transporte; el estado, condiciones y situación del personal, material y, en general, de todos los demás factores que intervienen en el transporte ferroviario, marítimo, fluvial, lacustre y caminero, debiendo representar a las autoridades competentes las deficiencias y desperfectos en las correspondientes vías de comunicación.
- d. En materia de transporte terrestre, le corresponde autorizar los servicios urbanos, rurales, interprovinciales o internacionales de la locomoción colectiva de pasajeros y suspenderlos o cancelarlos, en caso de infracción a las disposiciones del presente decreto con fuerza de ley y demás normas sobre transportes, en conformidad a las leyes y convenios vigentes.

**2° Entidades, Servicios y Empresas relacionados con el Ministerio en el área de Vialidad Urbana**

**- Comisión de Planificación de Inversiones de Infraestructura de Transportes (Oficio Reservado N° 17.800, de 1990).**

Esta Comisión pertenece al área de coordinación del Comité Interministerial de Infraestructura. La Comisión está formada por:

- a. Un Comité de Ministros, presidido por el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones e integrado por los Ministros de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Planificación y Cooperación; por el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, del Ministerio del Interior; por un representante del Ministro de Hacienda y por un representante del Ministro Secretario General de la Presidencia;
- b. Una Secretaría Ejecutiva; (SECTRA): esta Secretaría estará radicada administrativamente en el Ministerio de Planificación y Cooperación, aunque el Secretario Ejecutivo será designado por el Presidente de la República; y
- c. Unidades de Coordinación, una de Transporte Urbano y otra de Transporte Interurbano.

Corresponde especialmente a la Comisión (Oficio Reservado N° 17.800, N° 9):

- a) Formular y proponer planes estratégicos para el desarrollo de los sistemas de transporte urbano e interurbano, conociendo de las políticas pertinentes de desarrollo urbano y regional y de transporte.
- b) Proponer mecanismos para la participación del

sector privado en la provisión de infraestructura de transporte y pronunciarse sobre los proyectos de inversión correspondientes.

- c) Formular y aprobar metodologías para la realización de estudios de evaluación técnico económica de inversiones en infraestructura de transporte, velando por la adecuada integración y consideración de los componentes de desarrollo urbano y regional así como de planificación física y ambiental.
- d) Coordinar la formulación de los programas de inversión en infraestructura de transportes, incluyendo sus fuentes de financiamiento.
- e) Conocer de los programas anuales de conservación de la infraestructura de transporte de uso público, urbana e interurbana.
- f) Delimitar las áreas geográficas, redes y localizaciones en las cuales quedará sujeto a la coordinación de la Comisión el desarrollo de planes y proyectos de inversión en infraestructura de transporte urbano e interurbano.
- g) Promover, a través de las respectivas Secretarías de Estado, la materialización de los planes y proyectos de transporte urbano e interurbano aprobados, asegurando la coordinación entre dichas Secretarías con el fin de que exista una adecuada coherencia entre las etapas de concepción, evaluación y ejecución de estos planes y proyectos.

c) **Ministerio de Obras Públicas.**

El Estatuto de esta Secretaría de Estado se contiene en el Decreto Supremo N° 294, de 20 de mayo de 1984, del Ministerio de Obras Públicas.

**1° Funciones y Atribuciones del M.O.P. (D.S. N° 294, arts. 1° a 3°)**

- Le corresponde el planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales y la coordinación de los planes de ejecución de las obras que realicen los servicios que lo constituyen.
- En materia de coordinación con otros Ministerios o instituciones del Estado que tengan por ley facultad para construir obras, tales organismos podrán encomendar al M.O.P. el estudio, proyección, construcción, ampliación y

reparación de las obras, conviniendo con él sus condiciones, modalidades y financiamiento.

- Aplicar las normas del D.F.L. N° 164, de 1991, sobre Concesiones de Obras Públicas.

## 2° *Autoridades y Órganos del M.O.P.*

### *Ministro de Obras Públicas*

Le corresponde especialmente (D.S. N° 294, art. 5):

- Pronunciarse sobre los Planes de Estudios, proyectos y ejecución de Obras y sus prioridades.
- Dictar las normas de coordinación de las actividades de los Servicios y las normas técnicas y administrativas generales a que deben sujetarse los trabajos de obras públicas.
- Otorgar concesiones de uso o goce sobre bienes nacionales de uso público cuya administración corresponda al M.O.P. o a otras autoridades.

### *Director General de Obras Públicas (D.S. N° 294, Título II, arts. 11 a 14)*

El D.S. N° 294, en la figura del Director General de Obras Públicas, crea un centro coordinador y director de la entera política de obras públicas en Chile, conformada por las siguientes: Dirección de Planeamiento, Dirección de Arquitectura, Dirección de Riego, Dirección de Vialidad, Dirección de Aeropuertos y Dirección de Contabilidad y Finanzas.

Corresponde especialmente al Director General de Obras Públicas (D.S. N° 294, art. 13):

- Dirigir, coordinar y fiscalizar la labor de la Dirección General de Obras Públicas (D.G.O.P.), de sus Servicios dependientes y de aquéllos que le encomienda la ley.
- Contratar estudios, proyectos y ejecución de obras en la forma que lo determine el D.S. N° 294.

### *Dirección de Vialidad (D.S. N° 294)*

Le corresponde especialmente:

- Tiene funciones relativas a la construcción de puentes.
- La construcción de caminos dentro de los radios urbanos cuando se trate de calles o avenidas que unan caminos públicos declarados como tales por decreto supremo.

## Otros Ministerios y organismos públicos relacionados con la vialidad urbana.

### a) *Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN)*

Esta Secretaría de Estado está encargada de colaborar en el diseño y aplicación de políticas, planes y programas de desarrollo y regional. Le corresponde además proponer las metas de inversión pública y evaluar los proyectos de inversión financiados por el Estado. Para ello se le encomienda efectuar los estudios, análisis y proposiciones relativos al desarrollo nacional, en sus aspectos global, sectorial y regional, oyendo las propuestas de los diferentes sectores involucrados. Debe también establecer los criterios de evaluación económica y social para los proyectos de inversión financiados directa o indirectamente por el Estado y colaborar con el Ministro de Hacienda en la definición de normas de financiamiento para planes y proyectos de desarrollo, en especial de aquellos sustentados total o parcialmente con recursos externos.

### b) *Comisión Nacional del Medio Ambiente - CONAMA (Ley N° 19.300)*

Especial relevancia en materia de infraestructura cobra este organismo, así como las Comisiones Regionales del Medio Ambiente, en cuanto les corresponde aplicar la normativa contenida en la Ley N° 19.300, de 1994, Orgánica Constitucional de Bases del Medio Ambiente. La CONAMA está sometida a la supervigilancia del Presidente de la República a través del Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Se trata de una entidad cuyos órganos son el Consejo Directivo, la Dirección Ejecutiva, el Consejo Consultivo y las Comisiones Regionales del Medio Ambiente.

Corresponden a la Comisión, en materias que inciden en la vialidad, conocer los estudios o declaraciones de impacto ambiental referidos a:

- Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan alterar las áreas protegidas.
- Planes regionales de desarrollo urbano, planes intercomunales, planes reguladores comunales, planes seccionales, proyectos industriales o inmobiliarios que los modifiquen o que se ejecuten en zonas latentes o saturadas; y Proyectos de Desarrollo Urbano o Turístico, en áreas no comprendidas dentro de dichos planes.

## 1.2.- Nivel Regional y Local

- La Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, contiene diversas normas que conviene conocer, por tener incidencia directa sobre la infraestructura de uso público.

### 1° *Gobierno Regional*

En materia de ordenamiento territorial, relativo a la vialidad urbana, corresponde al Gobierno Regional (Ley 19.175, art. 17):

- Participar, en coordinación con las autoridades nacionales

y comunales competentes, en programas y proyectos de dotación y mantenimiento de obras de infraestructura y de equipamiento en la región.

- Fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo en la región, sin perjuicio de las facultades que correspondan a las Municipalidades.

Para el cumplimiento de sus funciones, entre otras, el gobierno regional tiene las siguientes atribuciones (L. 19.175, art. 20):

- Convenir con los ministerios programas anuales o plurianuales de inversiones con impacto regional.
- Disponer, supervisar y fiscalizar las obras que se ejecuten con cargo a su presupuesto.
- Aprobar los planes reguladores comunales e intercomunales, y emitir opinión sobre los planes reguladores regionales.
- Formular y priorizar proyectos de infraestructura social básica y evaluar programas, cuando corresponda.

Cabe además mencionar que, en materia de formulación de planes y en la ejecución de programas destinados a la dotación de infraestructura social básica y al equipamiento urbano de las áreas metropolitanas, los gobiernos regionales deben actuar en coordinación con los ministerios, los servicios públicos y las municipalidades. Por área metropolitana se entiende la extensión territorial formada por dos o más centros de población unidos entre sí por espacios construidos y que comparten la utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos (Ley N° 19.175, artículo 103).

## **2° Intendente.**

En su calidad de órgano ejecutivo del gobierno regional le corresponde (L. 19.175, art. 24):

- Formular las políticas de desarrollo de la Región, teniendo en cuenta las políticas y planes comunales respectivos y aquéllos de carácter nacional.
- Someter al Consejo Regional los proyectos de planes y estrategias regionales de desarrollo y su modificación, así como proveer a su ejecución.
- Someter al Consejo Regional el proyecto de presupuesto regional y la distribución de los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

- Coordinar, supervigilar o fiscalizar, según corresponda a los servicios públicos que operen en la región.
- Administrar, en los casos que determine la ley, los bienes nacionales de uso público.
- Promulgar los planes reguladores comunales e intercomunales.

### 3° *Seremis*

En el ámbito de la administración regional, existen las Secretarías Regionales Ministeriales, a cargo de un secretario regional ministerial, que junto con representar el o los ministerios respectivos en la región, son colaboradores subordinados al intendente en materias que sean de competencia del gobierno regional. Dentro del ámbito de este trabajo, cabe destacar a los Seremis de Transportes y Telecomunicaciones, de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo.

## 1.3.- Nivel Municipal: Ley Orgánica de Municipalidades (Decreto Supremo N° 662, del Ministerio del Interior, de 27 de agosto de 1992, que fija el texto refundido de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades).

### 1° *Funciones y Atribuciones de las Municipalidades*

Las Municipalidades tienen las siguientes atribuciones privativas (D.S. N° 662, art. 3°):

- Aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito público dentro de la comuna.
- Aplicar las disposiciones sobre construcción y urbanización en la forma que determinen las leyes, ajustándose a las normas técnicas de carácter general que para estos efectos dicte el ministerio respectivo.
- La planificación y regulación urbana de la comuna y la confección del plan regulador comunal.

Por otra parte, las Municipalidades podrán desarrollar directamente o con otros órganos de la Administración del Estado, funciones relacionadas con la protección del medio ambiente, el transporte y tránsito públicos, la vialidad urbana y rural, y la urbanización (D.-S. N° 662, art. 4°).

Para el cumplimiento de sus funciones, las municipalidades tendrán las siguientes atribuciones esenciales (D.S.N°662.art 5°):

- Ejecutar el plan comunal de desarrollo y los programas necesarios para su cumplimiento.
- Elaborar, aprobar, modificar y ejecutar el presupuesto municipal.

- Administrar los bienes municipales y nacionales de uso público, incluido su subsuelo, existentes en la comuna.

## **2° El Alcalde y el Concejo**

El Alcalde es la máxima autoridad de la municipalidad y en tal calidad le corresponde su dirección y administración superior y la supervigilancia de su funcionamiento (D.S. N° 662, art. 49). Entre sus atribuciones relacionadas con la vialidad urbana, cabe mencionar (D.S. N° 662, art. 56):

- Administrar los recursos financieros de la Municipalidad, en conformidad a la Ley sobre Administración Financiera del Estado.
- Administrar los bienes municipales y nacionales de uso público de la comuna, incluido su subsuelo.
- Otorgar, renovar y poner término a permisos municipales.
- Coordinar el funcionamiento de la Municipalidad con los órganos de la Administración del Estado que corresponda, así como la acción de los servicios públicos.

## **Otros aspectos de la vialidad urbana.**

Las Municipalidades están autorizadas para efectuar directamente obras de pavimentación financiadas con recursos propios, acudiendo para ello a un sistema de licitación pública. Esta función corresponde a la Dirección de Obras Municipales, las cuales pueden incluir en su estructura una Dirección de Pavimentación. A estas instancias corresponde mantener en condiciones operativas adecuadas la infraestructura vial de la comuna. Desde este punto de vista, corresponde al Municipio:

- Conservar, reponer y construir los pavimentos de las calzadas en condición apropiada para la circulación vehicular.
- Conservar, reponer y construir los pavimentos de los espacios de circulación peatonal.
- Elaborar y ejecutar los proyectos de vialidad urbana y rural que corresponda.
- Elaborar las bases y especificaciones técnicas de las propuestas para la contratación y ejecución de obras relacionadas con la pavimentación.
- Fiscalizar el cumplimiento de los contratos de obras licitadas.

Aparte de lo mencionado, debe tenerse presente la tuición que corresponde a las Municipalidades en materia de mantención de alumbrado público y de mantención y conservación de semáforos.

## 2) Examen del modo de operar en la Vialidad Urbana

La Comisión de Vialidad Urbana de la Cámara Chilena de la Construcción ha realizado un interesante estudio acerca del modo de operar de los instrumentos de planificación de la infraestructura vial urbana. Se ha estimado conveniente referirse a algunos aspectos de dicha investigación, dado que contribuye a comprender cómo, en la práctica, se procuran satisfacer necesidades colectivas en esta área.

### **Instrumentos de Planificación de la Vialidad Urbana.**

A su vez estos organismos, utilizan en la planificación de la vialidad urbana diversos instrumentos, destacando por su importancia los siguientes:

#### **a) *Plan Estratégico de Transporte Urbano e Interurbano***

Es elaborado por SECTRA.

#### **b) *Plan de Vialidad Metropolitana***

Es elaborado por el MINVU. La vialidad interurbana y la correspondiente a las calles y avenidas que unan caminos públicos la elabora el MOP.

#### **c) *Plan Nacional de Desarrollo Urbano***

Es elaborado por el MINVU.

#### **d) *Planes Nacionales y Regionales de Desarrollo***

Son elaborados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, a propuesta de Mideplan y de las Intendencias con acuerdo de los Consejos Regionales (Gobierno regional). La evaluación del impacto ambiental de estos planes es efectuada por CONAMA.

#### **e) *Planes Reguladores Intercomunales***

Participan en su elaboración el MINVU y las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda respectivas. Deben ser aprobados por los Gobiernos regionales y contar con la visación de la División de Desarrollo Urbano del MINVU. Cabe destacar que la evaluación del impacto ambiental de estos Planes es efectuada por CONAMA.

#### **f) *Plan Regulador Comunal***

Es elaborado por el gobierno comunal, con aprobación del Gobierno Regional y visación del correspondiente SEREMI del MINVU. La evaluación del impacto ambiental de estos Planes es efectuada por CONAMA.

## 3) Diagnóstico y análisis de alternativas.

Como sistema vial urbano, para los efectos de este estudio, se ha considerado al conjunto de calles, avenidas, caminos y pasajes planificados y construidos en las áreas urbanas. En este sistema se ha incluido el lugar físico destinado a albergar las calzadas, aceras, bandejones y otros elementos

de diversa naturaleza que habitualmente se localiza en él, tales como, portación, kioscos, refugios, arborización, etc.

Para su análisis se ha partido clasificando los elementos a partir del reconocimiento que él no es un sistema homogéneo. Dichos componentes (calles, avenidas, etc.) están demandados, en cuanto a la función de dar cabida al transporte, con distintas intensidad según la localización de las vías, las actividades y las edificaciones que las enfrenten o según como ellas se ordenan en la ciudad y las edificaciones.

Este sistema, en cuanto al carácter de la ciudad (aspecto, elementos de su identidad, etc.) está condicionada a cumplir un rol esencial en la conformación de dicho carácter, debiendo reconocerse los diferentes barrios, tipos de ciudades, geografía, arborización, etc.

El tratamiento actual que se da al sistema vial urbano no distingue claramente diferenciaciones entre los diferentes componentes, producto de ellos a todas las calles y avenidas se les considera como iguales. La consideración de iguales a todos los componentes produce que la acción se focalice a las vías que presentan mayores problemas, bajo el punto de vista de vialidad y tratamiento, dejándose abandonadas al resto de ellos, olvidando el resto de las dificultades que pueden presentar en el sistema, tales como, estacionamientos, desplazamientos peatonales, accesos a las propiedades, pérdida de arborización, postaciones y cables aéreos, etc.

La siguiente clasificación, en subsistemas viales urbanos, se realiza con el objeto de identificar con claridad la función de cada uno de ellos y el sistema institucional más adecuado para que cada subsistema cumpla con su función.

**Vialidad Urbana:** Llamada camino público, forma parte del sistema de camino y la autoridad que planifica, proyecta, construye y administra la gestión y mantenimiento es el MOP. Corresponde a las calles y avenidas de la ciudad que unen caminos públicos declarados como tales por Decreto Supremo.

**Vialidad Urbana, intercomunal:** Corresponde al conjunto de calles y avenidas, que cumplen con la función de permitir el transporte que se realiza entre diferentes comunas, la autoridad encargada hoy de este subsistema está dividida entre los SEREMIS de Vivienda y Urbanismo, los SERVIU del mismo Ministerio, el Ministerio de Transporte que interviene en la gestión y las Municipalidades.

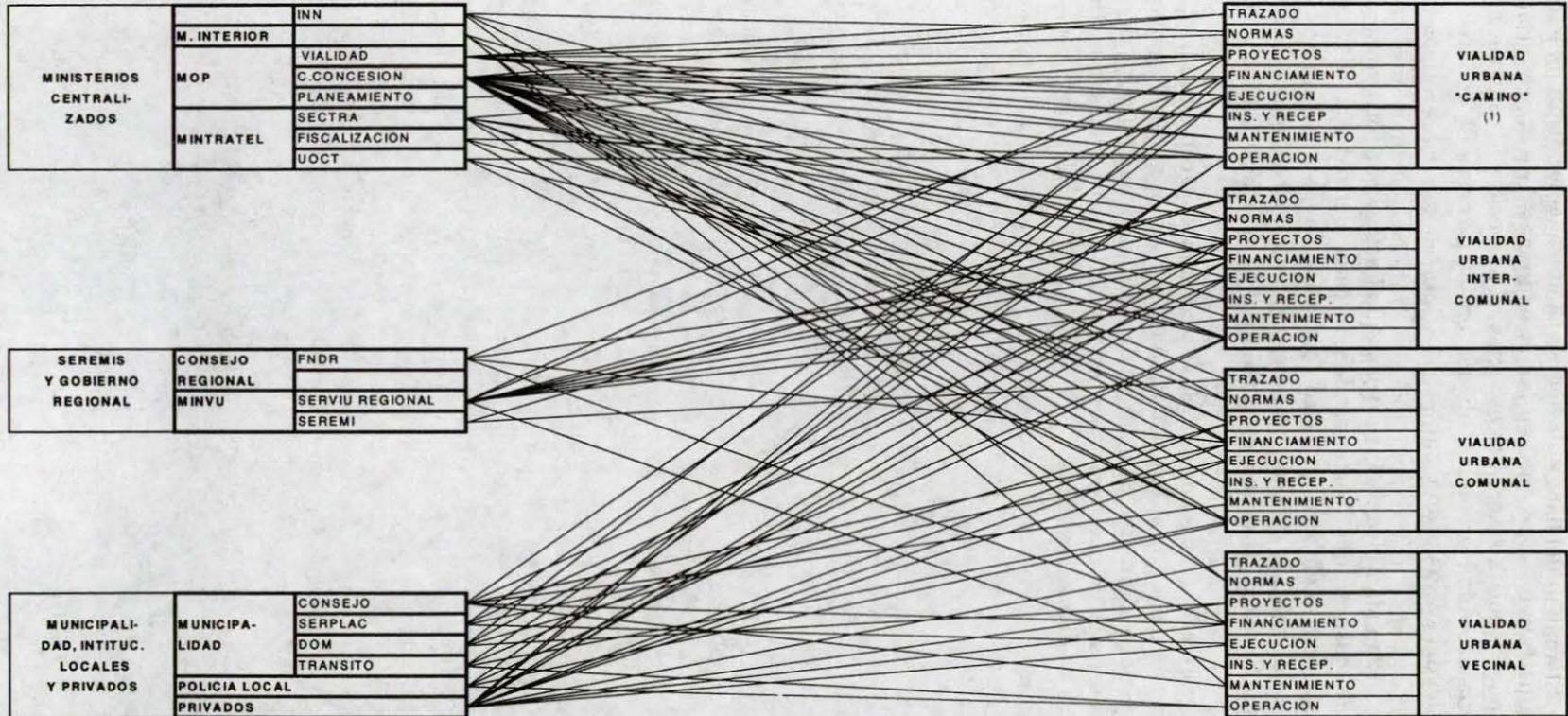
**Vialidad Urbana Comunal:** Corresponde al conjunto de calles y avenidas que cumplen con la función de permitir el transporte que se realiza al interior del territorio comunal. La autoridad encargada hoy de este subsistema está dividida entre las mismas instituciones que el sistema intercomunal lo que hace que ésta no se diferencie de la interior.

**Vialidad Urbana Vecinal:** Corresponde al conjunto de calles y pasajes que cumplen con la función esencial de permitir el acceso a las propiedades que se encuentran enfrentándolas. La autoridad encargada hoy de éste subsistema está dividida entre las mismas instituciones que son responsables del sistema intercomunal y del comunal, en consecuencia una vez puestas en

servicio no se diferencian de las anteriores. El único factor de diferenciación, en lo administrativo, se produce en las fases iniciales de la producción de estas vías puesto que la reserva de espacios, el proyecto y la construcción de éstas es una actividad privada realizada en los procesos de subdivisión y urbanización del suelo urbano.

Para identificar la institucionalidad actual que interviene en los procesos de gestión que corresponden a cada subsistema distinguido precedentemente, se elaboró un listado ordenado de las instituciones y sus funciones, relativas a la gestión, de cada uno de los subsistemas indicados. Dicho listado se encuentra como anexo al final de este documento.

En el esquema que se incluye a continuación como cuadro 1.1. se grafican las relaciones que se han determinado que existen entre las materias que corresponden al proceso de gestión de vialidad urbana distinguiéndose el nivel jerárquico a que pertenece ésta y las instituciones que tienen atribuciones en dichas materias.



CUADRO 1.1 MALLA DE RELACIONES ENTRE MATERIAS ORDENADAS JERÁRQUICAMENTE E INSTITUCIONES QUE INTERVIENEN EN ELLAS.  
 (1) CORRESPONDE A LA VIALIDAD URBANA CALIFICADA LEGAL Y REGLAMENTARIAMENTE COMO CAMINO PÚBLICO.

El análisis del listado de instituciones y sus funciones en gestión vial y del cuadro anterior en que se grafican la relación institución - actividad permite destacar los siguientes problemas básicos:

- \* Distintas instituciones y autoridades intervienen sobre una misma materia y en el mismo tipo de vialidad, lo que facilita la descoordinación y la repetición de actividades produciendo una clara ineficiencia.
- \* Existen acciones de planificación vial que no se insertan en los planes de desarrollo territorial.

Los SERVIU y el MOP, cuentan con la posibilidad de definir líneas oficiales y ejecutar expropiaciones no contempladas en los Planes Reguladores, sin estar obligados a modificar estos instrumentos.

La aplicación de estas facultades les permite planificar y construir obras desconociendo los objetivos y contenidos de la planificación comunal y hacen perder autoridad a los instrumentos comunales que a la vista de la ciudadanía no son los reguladores de las acciones públicas.

Esta acción del nivel central se origina como respuesta a problemas parciales y contingentes que tienen valor desde un punto de vista nacional, donde se estudian, pero desconocen las propuestas y los aportes que pueden generarse en los niveles regionales y comunales.

- En la planificación comunal y regional no se incorpora la planificación vial, acentuando el estudio separado y la descoordinación entre estas materias. Este estudio de planes y metas por especialidad dificulta la incorporación de actores provenientes del sector privado (inversiones en infraestructura, en instalaciones productivas, turísticas, etc.); de la comunidad organizada (Colegios Profesionales, Asociaciones Gremiales, etc.); como de los otros subsectores de la Administración Pública.
- En la Ley de Concesiones de Obras Públicas, no se cautela la incorporación de los proyectos concesiones a privados a la planificación territorial. Esta ley que incorpora la participación del sector privado en la planificación, inversión, ejecución y explotación de componentes de la red vial no considera la necesaria incorporación de estos proyectos a los procesos de planificación, lo que los convierte en obras que pueden tener el rechazo de las autoridades territoriales Regionales y Comunales como también de la ciudadanía.
- Los espacios abiertos urbanos están hoy demandados por las necesidades de otorgar una adecuada oferta a diversos requerimientos.

Ellos provienen de las necesidades de espacio para los servicios de transportes, las redes de infraestructura urbana tales como redes

sanitarias, energéticas, de comunicaciones, etc., y para disponer espacios abiertos tales como, plazas, parques, aceras o similares que inciden directamente en la calidad derivada en la ciudad.

Además, dichas demandas por espacio físico afectan a la superficie, al subsuelo y al espacio aéreo, y ellas provienen del sector público y crecientemente del sector privado.

- Las obras que se realizan en estos espacios, aparecen como una larga sucesión de faenas que no concluyen, lo cual provoca fuertes externalidades negativas sobre los usuarios y sobre quienes las contratan y ejecutan, sin que existan procedimientos de evaluación de efectos ni de la gestión.

El carácter y la habitabilidad de la ciudad se afectan por la definición en cuanto a dimensiones, materiales y actividades que se le otorga a sus espacios abiertos públicos y privados. La administración que se efectúe de las disponibilidades de estos lugares también, es fundamental para la definición del carácter y de los estándares de habitabilidad, constituyendo un parametro fundamental para la definición de las potencialidades actuales, futuras de los terrenos privados y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

### **Análisis de alternativas:**

En esta parte del documento trataremos las alternativas de propuestas en la vialidad urbana bajo dos puntos de vista, el primero se refiere al tratamiento del espacio público y el segundo a los problemas básicos que se verifican en los distintos tipos de vialidades.

#### **Espacio Público:**

##### **A.- Política Nacional para el espacio público.**

Fijar objetivos, normas y estándares conforme se indica a continuación para el espacio de circulación urbana mediante una Política Nacional que concilie las necesidades e intereses de los diferentes usuarios del espacio abierto de la ciudad.

Contenidos de esta política Nacional para regular el espacio público urbano.

#### **Objetivos Generales:**

Se consideran los contenidos en la actual política Nacional de Desarrollo Urbano.

#### **Objetivos específicos:**

- Crear una instancia de interacción entre los actores que intervienen en el espacio público.

- Asegurar una adecuada producción de espacios públicos, que aseguren el desarrollo futuro en cumplimiento de los objetivos generales, integrando los aportes que puedan generarse tanto en el sector público como en el privado.
- Distribuir con justicia y equidad las disponibilidades existentes, proponiendo el mejoramiento y crecimiento de dicha oferta.

**Políticas específicas:**

- Establecer un ente regulador (normativo y resolutivo) que considere la participación de los actores y la integración de las acciones públicas y privadas.
- Determinar los estándares mínimos por tipos de espacios públicos, para los diversos usos de suelo. Estándares superiores serían facultativos de urbanizadores y de los gobiernos locales a través de su Plan Regulador.
- Establecer procedimientos descentralizados para la preparación de Planes y proyectos que integren todas las disciplinas y los objetivos regionales y comunales en su elaboración.
- Fijar responsabilidades en la producción, mantenimiento y administración del suelo público (Urbano y Rural). la administración la realizará la autoridad en procura de obtener el bien común.

**Propuestas específicas:**

- Solicitar en las instancias de Gobierno, Ministerio Secretaria General de la Presidencia, Ministerio de la Vivienda Y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones la elaboración de una propuesta de política que regule las acciones de producción y administración del espacio público.
- Preparar documentos que contengan las consideraciones básicas (que motivan el tratamiento de este tema); diagnóstico institucional, objetivo y políticas.
- Avanzar en una etapa inicial mediante un ajuste en la institucionalidad vigente, estableciendo autoridades y responsabilidades según subsistema y materia, quienes deberán con urgencia hacerse cargo de las siguientes acciones:
  - a) Normalización y recopilación de la información (crear un catastro del espacio público).
  - b) Asignar responsabilidad a los niveles Regionales y Comunales en la elaboración de estos catastros.
  - c) Asignar responsabilidades en la formulación de planes y proyectos, creando una instancia única en la toma de decisiones y financiamiento de las obras. Estas instancias deben obedecer a los subsistemas y materias identificadas.
  - d) Definir instancias técnicas multidisciplinarias e integradoras de los diferentes niveles territoriales para la formulación de planes y proyectos que serán sometidos a la aprobación de las autoridades.

## B.- Reasignación de funciones relativas a la vialidad.

Solicitar al ejecutivo que elabore e impulse el proyecto de Ley necesario para eliminar la dualidad de autoridades que rigen sobre una misma materia y territorio y crear planes territoriales, regionales y comunales, que contengan la planificación del transporte y la vialidad.

Para ello, se propone un ordenamiento de las instituciones relacionadas con la vialidad urbana, buscando cumplir con lo siguiente:

- Diferenciar tipos de sistemas viales.
- Determinar autoridades que intervienen en cada tipo.
- Establecer procedimientos para la toma de decisiones coordinadas.

### Tipos de sistemas viales.

Su diferenciación se realiza en función de su repercusión en la estructura urbana y del carácter del transporte que atienden, conforme al siguiente cuadro: 1.4.2.

NIVEL DE DECISION	SISTEMA VIAL	DESCRIPCION DE ELEMENTOS
NACIONAL	CARRETERAS NACIONALES	RUTAS INTERNAC. Y NACIONALES - Pasos front. - puertos - aeropuertos
REGIONAL	VIAS REGIONALES	INTERCOMUNALES - vías rurales - vías urbanas
COMUNAL	VIAS COMUNALES	ESTRUCTURANTES
COMUNAL	CALLES VECINALES	CALLES VECINALES PJES. ESTACIONAMIENTOS

CUADRO N° 1.4.2. A

#### Carreteras Nacionales;

estructuran un Plan Nacional para el desarrollo equilibrado de las diferentes áreas territoriales, resguardan una adecuada inserción en el sistema de transportes internacionales y cautelan la existencia de un sistema de acceso en todo el territorio.

#### Vías Regionales;

dan cabida al Plan Regional de Transporte en procura del desarrollo equilibrado de todos los sectores económicos y áreas territoriales. Conforman una red de vías rurales y urbanas que interconectan los núcleos productivos y los asentamientos humanos.

#### Vías estructurantes comunales;

Vías estructurantes comunales;

su función es la de otorgar soporte para el abastecimiento y extracción de excedentes del territorio comunal y asegurar un desarrollo equilibrado de los diferentes sectores de actividades urbanas. Además constituyen el espacio propio de la comuna en que ésta expresa su carácter.

Calles vecinales y pasajes;

su área de influencia corresponde a los predios que acceden a estos espacios; su función es mixta debiendo asegurarse, además del transporte, la incorporación de elementos propios de la habitabilidad y carácter urbanístico del sector o barrio atendido.

**C.- Autoridades para cada tipo de vialidad.**

Carreteras Nacionales;

como responsabilidad del Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente, quien resuelve en el marco del Plan Nacional que debe ser aprobado por el Presidente de la República con la opinión de los consejos Regionales.

Vías Regionales;

como responsabilidad de la Intendencia Regional correspondiente, quien resuelve conforme al Plan Regional que debe ser elaborado por los equipos técnicos regionales con la participación de las municipalidades y aprobado por el Gobierno Regional.

Vías estructurantes Comunales;

como responsabilidad de la Municipalidad correspondiente, quien resuelve conforme al Plan Regulador Comunal.

Calles vecinales;

como responsabilidad de la Municipalidad correspondiente, quien resuelve conforme al Plan Regulador Comunal.

La estructura de sistemas viales diferenciados y de las autoridades responsables propuestas, se grafica en el siguiente cuadro:



CUADRO 1.4.2. B ESTRUCTURA DE AUTORIDADES ENCARGADAS DE LOS DIFERENTES SISTEMAS DE VIALIDAD.

El esquema indicado supone crear unidades técnicas en los niveles Regionales y Comunales que sean de apoyo a las políticas interministeriales, y cuya función será el estudio y materialización de las acciones interdisciplinarias que se aplicarán en los niveles correspondientes.

Estas unidades técnicas, proponen, informan y evalúan; la autoridad territorial resuelve y es sometida a fiscalización y controles por parte de los usuarios, quienes harán presente el grado de satisfacción de sus demandas, mediante la aplicación de mecanismos de evaluación diseñados en el Plan.

La elaboración de los Planes de vialidad se realizará con el carácter de planes destinados a materializar el Plan de Transporte correspondiente e identificarán acciones a realizarse en los tres componentes del sistema de gestión, a saber, reserva de terrenos, producción de las obras y administración y evaluación.

#### **D.- Procedimientos para la toma de decisiones en materia de administración.**

Para actuar en cada sistema identificado Nacional, Regional y Comunal, las autoridades deberán actuar conforme a las siguientes atribuciones:

- Todas las obras y actividades que afecten el espacio destinado a los diferentes sistemas viales deben ser autorizadas por las autoridades competente propuestas. Esta autorización recaerá sobre las siguientes materias; obras de vialidad, obras de infraestructura en general, señalización, publicidad, arborización, mobiliario urbano, medidas de gestión de tránsito, etc.
- Deberán establecerse los procedimientos de consultas a los niveles inferiores y de revisiones por la autoridad superior correspondiente a las áreas y las materias afectadas.

Las consultas y revisiones tendrán plazos establecidos, al vencimiento de los cuales se presume informe positivo. Únicamente podrán exceptuarse de este procedimiento las acciones que correspondan a modificaciones a los Planes, los cuales deberán cumplir con el trámite previsto para este propósito.

- La autoridad correspondiente a cada sistema deberá confeccionar planes de acción de corto y mediano plazo, los cuales indicarán las construcciones, refuerzo o ampliación de las infraestructuras, que ocupan el espacio de cada uno de los sistemas viales. En dicho plan además deberán contemplarse las acciones de mantención de los elementos de las infraestructuras, y mobiliario con que se cuenta.
- La autoridad tendrá la facultad de condicionar la ejecución de

cualquier obra, pública o privada, a que ella se encuentre contemplada previamente en el plan indicado. Se excluyen únicamente las reposiciones originadas por accidentes o por causas imprevistas.

**E.- Condiciones para incentivar la participación y obtener el aporte de diversos sectores.**

- Esta se debe producir a lo menos en forma previa a la toma de decisiones de establecer reservas de terrenos y frente a las alternativas de producción. Además debiera considerársela en los procesos de evaluación de la infraestructura.
- Los actores participantes deben contar con información completa y la autoridad ponderará sus resultados, los que serán publicados en conjunto con las decisiones adoptadas.
- Las autoridades competentes deben contar con el apoyo idóneo para las labores indicadas; ello especialmente en los Gobiernos Regionales y en los Gobiernos Comunales.
- Se deberá establecer previamente los actores que participan y los requisitos de idoneidad con que deben cumplir según la relevancia de las decisiones.

**III.- PROPUESTAS.**

**A.-Propuestas en Gestión Territorial:**

Dentro del cuadro configurado por los objetivos de este Plan, de mejorar la eficiencia del sector público y de contar con un Estado que cumpla su rol subsidiario y colaborador del sector privado, se postulan las siguientes propuestas para solucionar los problemas básicos señalados en el presente informe:

**1) Concentrar funciones de similar naturaleza.**

Se propone reorganizar la estructura de los Ministerios en que se divide la administración de la gestión territorial del Estado con el objeto de concentrar funciones de similar naturaleza, evitando la dispersión de atribuciones que lleva a la duplicidad de funciones explicada anteriormente. Para ello se propone la creación de dos ministerios, que cumplirán con las políticas de redistribución de funciones indicadas en el número anterior, y se les encomendarán las acciones de planificación y gestión territorial.

La primera de dichas unidades se denominaría de URBANISMO, VIVIENDA Y EQUIPAMIENTO, el cual tiene su campo de actividad en las acciones de conformación del espacio físico natural y artificial, para

lo cual regula en todo el territorio la localización de los asentamientos humanos y las actividades y las relaciones espaciales entre ellos.

Para cumplir con su objetivo:

- Estudia y propone el plan de localización de actividades en el territorio,
- Estudia y propone el plan de ordenamiento del espacio público, fijando las dimensiones y los usos de suelo a que se destinan, la superficie, el subsuelo, y el espacio aéreo.
- Estudia y propone a través de organismos especializados las normas y estándares mínimos que se aplican a los equipamientos y viviendas.

Para desarrollar su cometido cuenta con secciones especializadas en equipamiento y vivienda, tales como, vivienda, salud, educación, deporte, áreas verdes, plazas y parques, comercio y oficinas en general, industria, etc.

Estas secciones deben:

- estudiar y proponer las normas,
- recomendar estándares mínimos,
- establecer procedimientos de medición y evaluación, y
- supervisar la aplicación de mediciones y evaluaciones.

El segundo Ministerio, se denominaría de INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE y su actividad se orienta al estudio de la capacidad de soporte del medio ambiente y a la planificación y ejecución de obras necesarias para atender las necesidades de las propuestas de conformación del espacio físico, formuladas por el Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Equipamiento.

Para cumplir con su objetivo:

- estudia y propone las normas generales coordinando las normas especiales,
- establece los estándares mínimos,
- establece procedimientos de medición y evaluación,
- ordena y supervisa las mediciones y evaluaciones del plan de ordenamiento territorial y del plan de ordenamiento del espacio público.

Para desarrollar sus funciones cuenta con oficinas especializadas en infraestructura, tales como, capacidad vial, transporte, energía, aguas lluvia, aguas servidas, comunicaciones, etc. Estas oficinas tienen como función específica:

- estudiar y proponer normas,
- recomendar estándares mínimos,
- establecer procedimientos de medición y evaluación, y
- supervisar las mediciones y evaluaciones.

Debe considerarse en ambos Ministerios, la creación de Unidades al servicio de las áreas metropolitanas e intercomunales, cuya función específica sea desarrollar las materias pertinentes, en atención a que los problemas urbanos, metropolitanos e intercomunales revisten una

mayor complejidad y especificidad dados los problemas de concentración de población, de contaminación de aire, agua y tierra, de segregación social al interior de la ciudad, densificación de edificaciones y de actividades, que presentan estas áreas.

Las propuestas 1 y 2 anteriores repercuten en la totalidad del sistema Institucional en que se organiza el Estado. Ellas deben ser tratadas en el Ministerio Secretaría General de la Presidencia, Ministerio de Planificación Nacional y Cooperación y Ministerio del Interior. Para el estudio de los aspectos de coordinación técnica debe lograrse el acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y Ministerio de Agricultura.

2) **Redistribuir descentralizando las funciones de gestión territorial en los niveles Nacional, Regional y Comunal.**

Para mejorar la eficiencia de las instituciones es necesario redefinir sus atribuciones propias, evitando la superposición de funciones, ya sea dentro de la misma institución, o en otra, según se propone mas adelante.

En el primer caso, al entregar atribuciones a una autoridad para conocer y resolver determinada materia, se evitó que ésta sea nuevamente asumida por una autoridad jerárquica superior, a menos que medie un reclamo contra la actuación de la primera autoridad.

La segunda situación, se produce toda vez que les es entregada la misma función a diferentes instituciones, como ocurre con el tema de pavimentación y mantención de pavimentos en zonas urbanas, en que pueden intervenir, Vialidad Urbana del MOP, SERVIU del MINVU y las municipalidades.

El resultado de estas políticas debiera reflejarse en una redistribución de todas las funciones de la gestión territorial en los diferentes niveles en que se divide la administración del territorio; Nacional, Regional, Provincial, Comunal y Unidades Vecinales.

Esta redistribución se hará, concentrándose básicamente la generación de Políticas y normas en los niveles centrales de los ministerios, asignando a los niveles Regional y Provincial la coordinación de políticas, la administración del financiamiento, y la generación de planes globales que integren diferentes especialidades, y finalmente encomendando al nivel local la generación de proyectos y la supervisión y administración de ellos.

Por ejemplo, en el sector de Obras Públicas, el Ministerio se encargará de generar las políticas generales de planificación y programación de obras y de elaborar normas de procedimiento y control; en los gobiernos regionales y provinciales se radicará la administración del financiamiento de las obras públicas y la generación de planes globales integrados, es decir que incluyen diversas especialidades (infraestructura, equipamiento, localización de actividades y población); y, finalmente, la administración de la ejecución,

contratación y supervisión de dichas obras se encomendará a los Seremi y las municipalidades, según la envergadura de los proyectos.

En los casos de proyectos de alcance nacional, o inter regional no puede operar este esquema porque escapa el tipo de obras a la competencia de los gobiernos regionales y comunales. Por consiguiente, corresponderá que ellos sean ejecutados, por el gobierno central con consulta a los niveles regionales.

### 3) **Descentralizar a partir de las comunas.**

El proceso de descentralización del Estado y la redefinición de los roles públicos, que lleva a su vez a una redefinición de los roles del sector privado, impulsan la necesidad de establecer procedimientos adecuados a esta realidad.

La consideración de la comuna como instancia inicial para este proceso debe reconocer dos particularidades que están presentes frente a la toma de decisiones en este nivel. Es en él donde se generan las demandas por el ordenamiento territorial y es en este nivel donde se reflejan los problemas de acciones descoordinadas y de carencia de soluciones generadas en los niveles superiores. Junto a lo anterior es indispensable destacar que en la falta de acciones que se integren a los planes comunales se producen problemas a posteriori que derivan de la no consideración del territorio y sus particularidades políticas y geográficas.

Esta doble consideración significa que debe tenerse presente que el plan comunal debe formar parte de un sistema de planes de diferente jerarquía que en su conjunto abordarán la planificación territorial.

En el siguiente esquema (Cuadro 3-B) se grafica una propuesta de cuatro tipos de planes según el nivel territorial en que se aplican, proponiéndose un sistema de aprobación y supervisión escalonado que agiliza la gestión de los instrumentos de menores efectos, tales como Plan Comunal y Seccionales que no tienen que ser aprobados por el Gobierno Regional cuando en su evaluación se comprueba que cumplen con los lineamientos y políticas Inter-Comunales. Así se facilita la creación de instrumentos que se adapten más específicamente a la realidad, y que pueden ser tramitados en plazos más reducidos.

El nivel territorial encargado de la elaboración de los instrumentos reguladores, envía a su nivel superior el proyecto para su evaluación y aprobación, previa consulta a los niveles inferiores, es así como, un plan metropolitano es elaborado por el nivel metropolitano, es evaluado y aprobado por el nivel Regional previa consulta a las comunas.

NIVEL TERRITORIAL	AUTORIDAD	ORGANO REPRESENTATIVO DE LA COMUNIDAD	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION TERRITORIAL			
			REGIONAL	METROP. O INTERCOMUNAL	COMUNAL	SECCIONAL
NACIONAL	PRESIDENTE	PARLAMENTO	▲			
REGIONAL	INTENDENTE	CONSEJO REGIONAL		▲		
METROPOLITANO (1)	GOBERNADOR (2)				▲	
COMUNAL	ALCALDE	CONCEJO MUNICIPAL				▲
UNIDAD VECINAL		JUNTA DE VECINOS				

(1) EN EL NIVEL METROPOLITANO EXISTE ADEMAS LA POSIBILIDAD DE ELABORAR PLANES PROVINCIALES Y/O INTERCOMUNALES, SEGUN LA CATEGORIA DEL AREA REGULADA Y LA EXTENSION DEL TERRITORIO QUE SE PLANIFICA.

(2) EN ESTE NIVEL INTERMEDIO AUN SE CONSERVA LA AUTORIDAD DE GOBERNADOR PROVINCIAL.

 NIVEL TERRITORIAL RESPONSABLE DE LA ELABORACION, EVALUACION Y ADECUACIONES DEL INSTRUMENTO.

 NIVEL TERRITORIAL RESPONSABLE DE LA APROBACION Y SUPERVISION INSTRUMENTO.

CUADRO 3B  
TIPOS DE PLANES TERRITORIALES Y NIVELES DE APROBACION Y SUPERVISION QUE SE PROPONEN.

Los planes de diferente jerarquía esquematizados deben considerar materias de diferente trascendencia en atención a los efectos que potencialmente producirán sobre el territorio, su población y su sistema de actividades. Para ello, se propone un reordenamiento, de las materias hoy reguladas mediante los instrumentos de planificación, lo que se trata en el capítulo "La Institucionalidad de los Instrumentos de Planificación".

4) **Facultar al Gobierno Regional para exigir asociación de comunas, cuando éstas constituyen áreas metropolitanas.**

Los acuerdos entre dos o más comunas para tratar temas de interés común se logran en escasas oportunidades y con plazos que se dilatan excesivamente no logrando solucionar oportunamente los problemas intercomunales (Residuos sólidos, aguas lluvia, aguas servidas, transporte, vialidad intercomunal, etc.), y sin un tratamiento eficiente de las materias.

Debiera facultarse al Gobierno Regional para que, a petición de una comuna que garantice su aporte, exija la concurrencia de su vecina en la solución de los problemas comunes.

5) **Hacer Planes regionales de infraestructura, equipamiento e inversiones.**

La Planificación de la ocupación del territorio y de localización de actividades se realiza sólo en áreas urbanas y no se respalda con planes

de infraestructura ni de inversiones que otorguen factibilidad al desarrollo de las actividades, ni aseguren sustentabilidad ambiental a la localidad o localidades planificadas.

En el País y en la Región deben crearse planes de infraestructura y de preservación del medio ambiente, en que se fijen las normas, estándares ambientales mínimos y procedimientos de medición y evaluación, que se aplicarán en la elaboración de los instrumentos de planificación territorial. Estos planes deben establecer con claridad cual es la capacidad real del territorio para cobijar actividades urbanas y de explotación del territorio y constituyen el contexto en el cual se evalúan los efectos de los planes comunales e intercomunales.

Para implementar esta propuesta es indispensable dotar, desde el presupuesto de la Nación, a las Regiones de recursos suficientes para disponer de equipos técnicos y de facultades para la evaluación oportuna de las propuestas comunales e intercomunales. Los planes de infraestructura, equipamiento y de inversiones elaborados por los Ministerios deben en todo someterse a las disposiciones que emanen de estos instrumentos, lo cual reforzará la participación de los SEREMI en el Gabinete Regional.

Esta materia debe ser tratada con el Ministerio Secretaria General de la Presidencia, Ministerio del Interior y Ministerio de Planificación y Cooperación. Ella incide además en las facultades del Ministerio de Agricultura, del Ministerio de Defensa y de todas las instituciones que cuentan con facultades para planificar obras de infraestructura y equipamiento público.

#### **6) Definir indicadores para la medición del desarrollo urbano.**

La reciente dictación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, y la proposición de diferentes planes sectoriales de transporte, de vialidad urbana, caminos, etc., han generado una proliferación de alternativas posibles (escenarios) de desarrollo de la ciudad y del sistema regional, los cuales son difícilmente comprensibles y muchas veces no son concordantes entre sí.

Este estado de cosas dificulta que la comunidad tenga una cabal comprensión de los objetivos globales que se persiguen mediante las políticas de planificación recientemente promulgadas y crean una sensación de falta de claridad en las decisiones.

Para avanzar en un proceso que permita facilitar la comprensión y establecer un diálogo más fecundo entre los diferentes sectores sociales, públicos y privados, proponemos la generación de indicadores dinámicos que sean información comprensible y que permitan además evaluar algunos procesos urbanos que son el resultado de las políticas.

Dichos indicadores se formulan considerando las siguientes particularidades de la situación actual:

- Un escenario que debe reconocer una creciente participación de

la comunidad organizada y el público en general en el debate de las Políticas Urbanas.

- Una situación cada vez más dinámica de cambio, en que se requiere un proceso de adaptación constante y de toma oportuna de decisiones.
- Una necesidad de capacitar e informar adecuadamente a la comunidad a la vez de evaluar dinámicamente los resultados de las políticas.
- Las necesidades de contar con parámetros comunes a los diferentes instrumentos locales y sectoriales que permitan hacerlos comparables e incorporar sus resultados parciales a planes globales.

Para fijar indicadores que permitan medir el proceso de desarrollo urbano, éstos deben referirse a los objetivos que se persigue alcanzar con la planificación. En general podemos señalar que ésta busca establecer un ordenamiento en la utilización del suelo urbano que permita el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, naturales y generados por la tecnología, en procura de un sistema sustentable y que genere una creciente calidad de la ciudad.

Los bienes urbanos pueden ser diferenciados entre aquellos que son generables, tales como la dotación de servicios, infraestructuras y equipamientos, y aquellos que no se pueden incrementar y que pasan a ser bienes limitados y eventualmente escasos, tales como aquellos que se agrupan en el patrimonio natural y los recursos naturales, agua, tierra, aire.

En ocasiones el incremento de los bienes que fueron generados en el proceso inicial de construcción de la ciudad, una vez que ésta se encuentra consolidada, es costoso y de difícil consecución, especialmente cuando se trata de modificar la propiedad del suelo. Entre estos bienes, se encuentran la dotación de espacios públicos destinados a la vialidad y a espacios verdes.

Por lo tanto, identificar, cuantificar la oferta y medir la demanda a que este bien escaso está sometido, permitirá determinar las reservas disponibles y detectar oportunamente sus carencias. En consideración a ello, la planificación actual se ha fijado una serie de objetivos en procura de incrementar y hacer mas eficiente la utilización de los espacios públicos.

#### Indicadores propuestos

Por lo señalado, la cuantificación de la vialidad y de las áreas verdes, tanto en las áreas urbanas consolidadas como en las nuevas urbanizaciones, es una acción esencial que requiere ser realizada, para lo cual proponemos que éstas se midan mediante los siguientes indicadores:

- **Vialidad comunal estructurante expresada en km/há.**

Esta vialidad está conformada por la red de vías expresas, troncales y colectoras, conforme a las definiciones de la

Ordenanza General. Para medir su extensión, cuando existan vías troncales y/o colectoras unidireccionales, con calzadas de dos pistas de circulación éstas deben considerarse como un medio de su largo total. Cuando las calzadas, sean de mayor capacidad que las mínimas establecidas en la Ordenanza General, el largo considerado se extenderá en el mismo porcentaje que corresponda.

- **Vialidad comunal estructurante expresada en km/1000 usuarios.**

Para tener una información que relacione los usuarios que se atienden se propone la construcción de este indicador. Los usuarios pueden ser determinados a partir de la superficie construida por destino, aplicándosele un estándar de usuarios por m<sup>2</sup>.

- **Superficie destinada a circulación por usuario m<sup>2</sup>/1000 usuarios.**

No menos importante que la disponibilidad de vías para dar cabida a los sistemas de transporte es la capacidad de las áreas peatonales, en especial de mayor densidad y/o intensidad de usuarios. La superficie destinada a circulación corresponde al total de la superficie destinada a este concepto, la que deberá ser extraída desde los proyectos de loteo y catastros comunales.

- **Áreas verdes expresadas en m<sup>2</sup>/há. y en % del territorio que cuenta con área verde.**

Para calcular este indicador, dichas áreas deben estar conformadas por unidades que cumplan con el requisito de relación entre lados establecido por el P.R.M.S., que indica una proporción 1:3.

Complementariamente cabría considerar aquellas áreas que no cumplen con la proporción indicada pero que su lado menor tiene una extensión de 25 mts.

Para establecer y calcular este indicador se debe considerar el territorio atendido por dicha área verde el cual se extiende en un área distante 500 mts. medidos desde el perímetro del área verde.

El territorio que no disponga de áreas verdes se evaluará con un indicador complementario como porcentaje de la superficie territorial carente de este equipamiento.

- **Edificación del suelo urbano expresada según destino en m<sup>2</sup>/há**

Esta edificación corresponde a la demanda a que es sometido el espacio público. La superficie considerada corresponderá al total edificado en un predio y, mediante diferentes factores de

ocupación de ella, se puede determinar la intensidad generada sobre el espacio público, pudiendo así cuantificar los efectos de cambios de destino, los efectos de los diferentes usos, a saber, comercio, oficinas, escuelas, etc.

- **Complementariamente cuando el destino de la edificación corresponde a viviendas se empleará el indicador viv/há.**

- **Áreas a considerarse para el cálculo de los indicadores señalados.**

En consideración a que el área territorial de las diferentes comunas no es homogénea se considera que el elemento más adecuado para identificar estas diferencias es la zonificación establecida por los Planes Reguladores.

Por lo tanto, se propone que los índices indicados se calculen para cada una de las zonas diferenciadas por los Planes Reguladores y para el total comunal.

Asimismo, con el objeto de establecer la relación con la población atendida por sus recursos de vialidad y área verde, se propone que en la elaboración y procesamiento de datos del censo se considere como unidad de agregación de datos a las zonas establecidas por el Plan Regulador correspondiente.

Esta propuesta debe ser tratada en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

- 7) **Dotar de atribuciones legales, administrativas y de asignación de recursos a la Institución encargada de la Gestión Territorial, para evaluar y exigir el pago de externalidades a quien las genere.**
- 8) **Dotar de atribuciones legales, administrativas y de asignación de recursos a la Institución encargada de la Gestión Territorial, para llevar a cabo acciones que impulsen la Renovación Urbana.**

## **B.-Propuestas en Instrumentos de Planificación y en Institucionalidad de Vialidad Urbana:**

- 1) **Extender el ámbito de acción de los instrumentos de Planificación Comunal incorporando la regulación de áreas rurales.**
- 2) **Diferenciar materias y procedimientos de aprobación de los Planes Metropolitanos, Intercomunales, Comunales, Seccionales y enmiendas al Plan Regulador.**

La elaboración de Planes Reguladores Comunales, es lenta, con instrumentos de discutible calidad técnica, de costos que las comunas no cuentan con recursos suficientes para solventar y que generan instrumentos rígidos, excesivamente detallistas. Cuando logran elaborarse, las comunas no cuentan con recursos suficientes para su evaluación permanente ni para enfrentar adecuaciones oportunas.

El contenido del Plan Regulador debiera establecerse en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Reglamento como un conjunto de normas que, esencialmente, establezcan con claridad la capacidad de la infraestructura que atiende las zonas que se identifican en el, para soportar determinadas densidades, flujos de vehículos, emisiones y otro tipo de efectos generados por las actividades urbanas. Este plan reconocerá que los predios individuales de las características que en él se indiquen, se construirán conforme a las reglas que se fijan, y establecerá las unidades mayores (zonas de renovación, de densificación, de urbanización de nuevos barrios, etc.) en las cuales se estudiará mas detalladamente sus características a partir de proyectos concretos, los que financiarán los costos necesarios para mejorar la capacidad de la infraestructura y el equipamiento, generado a consecuencia de la mayor intensidad en la ocupación del suelo.

Para ello se propone un reordenamiento, de las materias hoy reguladas mediante los instrumentos de planificación conforme al listado contenido en los siguientes cuadros (Cuadro 3 - C1; Cuadro 3-C2 y Cuadro 3-C3).

**MATERIAS A SER REGULADAS POR LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION,**

-Límite urbano		
-Zonificación	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Intensidad de utilización del suelo</li> <li>-Áreas de restricción</li> <li>-Equipamiento Intercomunal</li> <li>-Áreas industriales exclusivas</li> <li>-Áreas mixtas con actividades productivas y de servicio inofensivas.</li> <li>-Estacionamientos</li> </ul>	
-Vialidad metropolitana	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Líneas oficiales</li> <li>-Trazado</li> <li>-Jerarquización</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Sistema nacional y regional</li> <li>-Sistema metropolitano</li> <li>-Sistema intercomunal</li> </ul>
-Áreas verdes	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Públicas</li> <li>-Privadas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Estadios</li> <li>-De preservación</li> </ul>
-Áreas de interés histórico o cultural		
-Actividades especiales	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Establecimientos de venta minorista de combustibles líquidos y centros de servicio automotriz.</li> <li>-Plantas de tratamiento de aguas servidas.</li> <li>-Terminales de transporte.</li> <li>-Disposición final de residuos sólidos.</li> </ul>	

**CUADRO 3-C1 MATERIAS METROPOLITANAS Y/O INTERCOMUNALES.**

-Zonificación	-Usos de suelo	-areas de restricción -areas mixtas con actividades productivas -areas mixtas con comercio comunal -areas con viviendas -disposición transitoria de residuos sólidos -terminales de locomoción colectiva -estacionamientos	
	-Edificación (normas de habitabilidad)	-coeficientes de constructibilidad -rasantes -distanciamientos	
-Vialidad	-Red vial estructurante	-lineas oficiales -trazado -ochavos -jerarquización	-de servicio -locales
-Areas verdes			
-Areas de interés histórico y/o cultural			

### CUADRO 3-C2 MATERIAS COMUNALES

-Zonificación	-Usos de suelo	-areas de vivienda -areas de vivienda con comercio y equipamiento vecinal -superficies mínimas (menores a 1 há) para conjuntos con edificación simultánea.	
	-Edificación (carácter urbanístico de sectores)	-agrupamiento -ocupación de suelo -alturas -anteparcos -cierros -superficie y frente predial -restricciones a adosamientos -edificaciones en anteparcos -ubicación de pareos -volados sobre espacio público -construcción de portales y marquesinas	
-Vialidad	-Vialidad vecinal	-líneas oficiales. -nuevos trazados y modificación de los existentes restricciones a anchos y largos de vías y pasajes. -jerarquización	- -vehiculares -peatonales
- Concesiones para edificar sobre y bajo los espacios públicos.			
- Características arquitectónicas especiales frente a monumentos, edificios, vías y/o sitios públicos importantes.			

### CUADRO 3-C3 MATERIAS DE PLANES SECCIONALES:

Para resolver las deficiencias diagnosticadas en la materia correspondiente a los instrumentos de Planificación Urbana y para implementar esta propuesta se debe modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General en las siguientes materias.

En el actual Artículo 27, incorporar la necesidad de políticas urbanas Metropolitanas e Intercomunales.

En el actual Artículo 31, exigir la confección del Plan Regional de infraestructura y medio ambiente, complementario al Plan Regional de ordenamiento del territorio.

En el actual Artículo 35, incorporar:

- la exigencia de elaborar los estudios de factibilidad de dotación de agua potable, alcantarillado de aguas lluvia, alcantarillado de aguas servidas y sus plantas de tratamiento, capacidad vial y transporte, y disposición final de residuos sólidos.
- establecer los estándares que en dotación de equipamiento e infraestructura son aplicables al área.

En el actual Artículo 41, en su último inciso precisar:

"Sus disposiciones se refieren al uso del suelo o zonificación, localización del equipamiento comunitario, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial, fijación de límites urbanos, **determinación de densidades y de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad en función de la factibilidad comunal y del Plan Regional de infraestructura para ampliar las redes sanitarias, energéticas y de vialidad**, y demás aspectos urbanísticos."

En el actual Artículo 42, letra b), indicar que los estudios de factibilidad para ampliar o dotar de infraestructura conforme a los estándares mínimos fijados a nivel Regional requieren la aprobación previa del SEREMI de Infraestructura y Medio Ambiente.

En el actual Artículo 45, inciso 2° número 2, "2. Vialidad interna, dentro de los nuevos proyectos cuyos trazados no alteren **las redes viales estructurantes** consultadas en el plan regulador comunal o intercomunal."

En el actual Artículo 46, inciso primero, agregar al final "los que se aprobarán conforme a lo prescrito en el inciso segundo del Artículo 45."

El actual inciso segundo pasa a denominarse tercero dejándose el tercero como segundo, con ello se clarifica que solo en los casos en que no existiere Plan Regulador, se aplica el procedimiento de aprobación indicado a los planos seccionales.

Agregar el siguiente inciso final a este Artículo: "Previa autorización de la Municipalidad un grupo de propietarios podrán encomendar a un profesional idóneo la confección de un plano seccional, el que deberá ser aprobado, previo informe favorable del Asesor Urbanista, conforme a lo prescrito en el inciso segundo del Artículo 45."

En el actual Artículo 50, cuando las modificaciones propuestas se refieran a materias del Plan Regulador comunal, a materias de planos seccionales y a enmiendas al Plan Regulador comunal, la aprobación debiera otorgarse únicamente si se han cumplido los trámites previstos en los Artículos 43, 44 y 45 cuando corresponda.

Complementariamente debe modificarse la Ordenanza General reglamentando más detalladamente las materias contenidas en seccionales y en enmiendas de los Planes Reguladores Comunales.

- 3) **Diferenciar los contenidos y los procedimientos de aprobación de los Instrumentos de Planificación según el tamaño poblacional de las Comunas.**
- 4) **Incorporar dentro de las materias normadas por el Plan Regulador la fijación de estándares de equipamiento y la regulación de uso de la superficie, el subsuelo y el espacio aéreo de los Bienes Nacionales de Uso Público.**

## INSTITUCIONALIDAD QUE INTERVIENE EN LA VIALIDAD URBANA

Se considera a la Vialidad Urbana en su alcance más reducido, esto es, como la infraestructura para el sistema de transporte urbano.

<b>I. VIALIDAD URBANA LLAMADA "CAMINO"</b>				
<b>MATERIA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>		<b>INSTITUCIÓN</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
I a) Trazado y anchura.	a.1)	Decreto Supremo MOP (a)	MOP-Subdirección de Vialidad.	Concurre en su firma el Ministro de Hacienda.
	a.2)	Decreto Supremo MOP (a).	MOP-Consejo de Concesiones (2).	
I b) Normas.	b.1)	Resolución MOP.	MOP-Subdirección de Vialidad.	Manual de Carreteras.
I c) Proyectos.	c.1)	Resolución MOP.	MOP-Subdirección de Vialidad.	Visación de proyecto, Depto. de Puentes y Depto. de Obras Fluviales, cuando corresponde.  Visación de proyecto, Depto. de Puentes y Deptos. de Obras Fluviales, cuando corresponde.
	c.2)	Decreto Supremo MOP.	MOP-Consejo de Concesiones.	
	c.3)	Resolución MOP.	Particulares/ Municipales/ MINVU/ SERVIU Regional/ SECTRA (3).	
I d) Financiamiento.	d.1)	Fondos Nacionales/ Ley de Presupuestos (anuales).	MOP-Dirección de Planeamiento.	Se ejecutan por convenios.
	d.2)	Fondos Regionales (4). F.N.D.R./ Ley de Presupuesto.	Gobierno Regional.	
	d.3)	Fondos Mixtos, Nacionales-Municipales.	MOP y Gobierno Comunal.	

MATERIA	INSTRUMENTO	INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
I e) Ejecución.	d.4) Fondos Comunales Decreto Alcalde.	Municipalidad-SECPLAC.	Es aprobado anualmente por acuerdo del Consejo Municipal.
	d.5) Fondos Privados proyectos de loteos.	Municipalidad-Dirección de Obras.	
	d.6) Fondos Privados.	MOP-Consejo de Concesiones.	
	e.1) Propuesta Pública (Fondos Nacionales).	MOP/MINVU/Municipios.	
I f) Inspección y Recepción.	e.2) Privado.	Administración Privada.	
	f.1) Resolución.	MOP-Subdirección de Vialidad.	
I g) Mantenimiento.	f.2) Resolución.	MOP-Consejo de Concesiones.	
	g.1) Resolución.	MOP-Dirección Regional Vialidad-Depto. Conservación.	
	g.2) Convenio.	MOP-SERVIU/ Municipalidades.	
I h) Operación.	g.3) Privado.	MOP/ Consejo de Concesiones.	
	h.1) Resolución.	MINTRA/ Municipios-Depto. de Tránsito.	
	h.2) Privado.	MOP-Consejo de Concesiones.	

MATERIA		INSTRUMENTO		INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
<b>II</b>	<b>VIALIDAD URBANA INTERCOMUNAL</b>				
II a)	Trazado y anchura.	a.1)	Plan Regulador Intercomunal.	MINVU- Secretaría Regional.	Aprobado por G. Regional con visación Div. Desarrollo Urbano MINVU.
		a.2)	Plan Regulador Comunal	Gobierno Comunal	Aprobado por G. Regional con visación SEREMI-MINVU.
		a.3)	Decreto Supremo MOP (a)	MOP-Consejo de Concesiones	Como una de las materias del proyecto privado.
		a.4)	Resolución (a)	MINVU-SERVIU/Regional	Como una de las materias del proyecto de pavimentación de origen SECTRA o MINVU.
		a.5)	Resolución	Municipalidad-Proyecto Loteo.	Debe cumplir con disposiciones vigentes del Plan Regulador.
II b)	Normas	b.1)	Decreto	MINVU-SERVIU	Especificaciones técnicas.
		b.2)	Decreto	MINVU-SECTRA	Recomendaciones para el diseño geométrico.
		b.3)	Decreto	INN	Especificaciones de materiales.
II c)	Proyectos	c.1)	Resolución	MINTRA-SECTRA	
		c.2)	Resolución	MINVU-SERVIU	
		c.3)	Resolución	MUNICIPALIDAD	Requiere, además, resolución SERVIU. Pueden ser proyectos originados por el Municipio o por privados en loteos según Plan Regulador.
		c.4)	Decreto Supremo	MOP-Consejo de Concesiones	Como uno de los contenidos del proyecto privado.

MATERIA	INSTRUMENTO	INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
II d) Financiamiento	d.1) Fondos Nacionales	MINVU-SERVIU Regional	Se aprueba anualmente en Ley de Presupuesto.
	d.2) Fondos Regionales (FNDR)	Gobierno Regional	Se aprueba anualmente en proyectos de inversión. El fondo se origina en Ley de Presupuesto.
	d.3) Fondos Regionales Sectoriales (ISAR) (5)	MINVU-SERVIU Regional	
	d.4) Programas especiales, fondos Regionales (6)	M. de I.	Programa mejoramiento de barrios.
	d.5) Fondos Municipales	MUNICIPALIDAD	Se aprueban anualmente en presupuesto.
	d.6) Fondos Mixtos	MINVU-SERVIU Regional/MUNICIPALIDAD	Convenio sector público/sector privado
	d.7) Privados	MOP-Consejo de Concesiones	Obras por concesión.
	d.8) Privados	MUNICIPALIDAD	Obras de urbanización de loteos

MATERIA		INSTRUMENTO		INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
II e)	Ejecución	e.1)	Propuestas Públicas	MOP-Concesiones/ MINVU-SERVIU Regional/ Municipios SERPLAC.	
		e.2)	Privados	Privadas	
II f)	Inspección y recepción	f.1)	Resoluciones	MOP/ Consejo Concesiones/ MINVU/ SERVIU/ MUNICIPALIDAD	Obras del presupuesto municipal son inspeccionadas, además por SERVIU.
II g)	Mantenimiento	g.1)	Resolución	MINVU/ SERVIU	Según disponibilidad presupuestaria en fondos nacionales.
		g.2)	Resolución	Municipalidad	Según presupuesto comunal.
		g.3)	Resolución	Privados	Obras en concesión.
II h)	Operación	h.1)	Resolución	MINTRA	
		h.2)	Decreto	Municipalidad	

MATERIA	INSTRUMENTO	INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
<b>III VIALIDAD URBANA COMUNAL, ESTRUCTURANTE (7)</b>			
III a) Trazado y anchura	a.1) Plan Regulator Comunal a.2) Decreto Supremo MOP (a) a.3) Resolución (a)	Gobierno Comunal  MOP-Consejo de Concesiones  MINTRA-SECTRA/ MINVU-SERVIU MINVU/SERVIU MINVU/SECTRA/ INN.	Aprobado por Gobierno Regional con visación SEREMI/ MINVU
III b) Normas	b.1) Decretos		
III c) Proyectos	c.1) Resoluciones c.2) Decreto Supremo	MINTRA-SECTRA/ MINVU-SERVIU.  MOP/ Consejo Concesiones	
III d) Financiamiento	IDEM II d)	IDEM II d)	
III e) Ejecución	IDEM II e)	IDEM II e)	
III f) Inspección y recepción	IDEM II f)	IDEM II f)	
III g) Mantenimiento	IDEM II g)	IDEM II g)	
III h) Operación	IDEM II h)	IDEM II h)	

MATERIA	INSTRUMENTO	INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
<b>IV VIALIDAD URBANA COMUNAL, VECINAL</b>  IV a) Trazado y anchura  IV b) Normas  IV c) Proyectos	a.1) solución  a.2) Plan Regulador Comunal  IDEM II b)  c.1) Resolución  c.2) Resolución	MUNICIPALIDAD-Dirección de Obras  Gobierno Comunal  IDEM II b)  MUNICIPALIDAD-Dirección de Obras  MINVU-SERVIU	Se origina en los proyectos de loteo.  La alteración de la vialidad de loteos recibidos requieren trámite de modificación del Plan Regulador.  Requiere además, resolución SERVIU. Son proyectos generados por privados a través de loteos, y por el Municipio sin alterar planos trazados y anchura originales.  Pavimentación de vialidad de loteos de interés social
IV d) Financiamiento	d.1) Fondos Nacionales d.2) Fondos Regionales (FNDR) d.3) Fondos Regionales (ISAR) d.4) Programas Especiales Regionales d.5) Fondos Municipales d.6) Privados	MINVU-SERVIU Gobierno Regional MINVU/ M. DEL INTERIOR MINVU MUNICIPALIDAD MUNICIPALIDAD	Pavimentación de vialidad de loteos de interés social.  Pavimentación urbana. Programa de mejoramiento de barrios  Pavimentos Participativos.  Obras de urbanización de loteos.

MATERIA		INSTRUMENTO		INSTITUCIÓN	OBSERVACIONES
IV e)	Ejecución	e.1)	Propuestas Públicas	MINVU-SERVIU/ MUNICIPALIDAD/ SERPLAC/ Privados.	
		e.2)	Privados	Privados	
IV f)	Inspección y recepción	f.1)	Resoluciones	MINVU/ SERVIU/ Municipalidad	
IV g)	Mantenimiento	g.1)	Resoluciones	MINVU/ SERVIU/ Municipalidad	
IV h)	Operación	h.1)	Decreto	Municipalidad	

**NOTA:**

- (1) El espacio destinado a vialidad en los instrumentos de planificación territorial (Planes Reguladores) debe dar cabida a diversas funciones, tales como, circulación peatonal y ornato, además de acoger las redes de instalaciones aéreas y subterráneas.
- (2) El Consejo de Concesiones está conformado por las siguientes autoridades, todas pertenecientes al ministerio de Obras Públicas: Ministro, Subsecretario, Director General, Jefe Asesor Ministerial, Fiscal, Director de Planeamiento y el Jefe del Departamento de Concesiones.
- (3) La SECTRA, es la secretaría ejecutiva de la Comisión Interministerial de planificación de inversiones en infraestructura de transporte, la cual es presidida por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y en la cual participan los Ministros de Vivienda y Urbanismo, de Obras Públicas y de MIDEPLAN.
- (4) Los FNDR, fondos nacionales de desarrollo regional, son fondos asignados pro el presupuesto de la Nación a las Regiones y son aplicados por los gobiernos regionales en los planes de interés local.
- (5) Los ISAR, inversión sectorial de asignación regional, corresponde a fondos regionales fijados por el presupuesto administrados por los Seremis en planes sectoriales.
- (6) Los programas especiales, corresponden a inversión descentralizada que se aplica en planes específicos que se formulan como políticas nacionales.
- (7) Se ha diferenciado la vialidad comunal estructurante de la vencial en consideración a que la última no se proyecta en los Planes Reguladores y es definida en sus trazados mediante los proyectos de loteos.
- (a) Instrumentos que alteran las disposiciones de los Planes Reguladores sin someterse a los procesos legales y reglamentarios de estudio y aprobación que rigen para la elaboración de éstos.

**COMENTARIOS CRÍTICOS AL ORDENAMIENTO INSTITUCIONAL ESQUEMÁTICO**

En las siguientes páginas se propone un recuento de las deficiencias más relevantes que se pueden formular frente al ordenamiento de atribuciones de la Institucionalidad vigente en la materia en estudio. Los comentarios están ordenados siguiendo el mismo orden en cuanto al tipo de subsistema vial y al desglose de materias empleado en los cuatro anteriores, con el propósito de ordenar el debate frente al tema. En esta etapa se busca obtener un acuerdo respecto de los problemas sugeridos, para en una siguiente etapa identificar las causas de ellos y proponer acciones y estrategias para su corrección.

<b>I. VIALIDAD URBANA</b> <b>Llamado camino.</b>	
<b>MATERIA</b>	<b>PROBLEMA</b>
I a) Trazado y anchura	<p>El MOP interviene mediante un procedimiento diferente al empleado para los instrumentos de planificación (Planes Reguladores)</p> <p>Las Acciones de planificación no consideran parámetros de desarrollo urbano.</p> <p>Las acciones de las concesiones se analizan bajo un punto de vista de la rentabilidad de la inversión. No hay una consideración de las externalidades sobre el medio urbano provocadas por los trazados de estas obras.</p>
I b) Normas	Las Obras de este tipo de vialidad se diseñan con parámetros propios de los caminos, sin considerar el medio urbano al cual atienden y afectan.
I c) Proyectos	El origen y la ocasión de la ejecución de estos proyectos se resuelve sin participación de las instancias de administración y gobierno territorial.
I d) Financiamiento	Los fondos nacionales del MOP son asignados centralizadamente, sin participación de los gobiernos regionales ni comunales.
I g) Mantenimiento	<p>Los fondos nacionales, regionales y comunales son asignados en planes anuales, sin existir una programación a mediano y largo plazo.</p> <p>Al existir diferentes autoridades con facultades para intervenir en el mismo espacio y para la misma acción se diluye la responsabilidad y en definitiva ésta no existe ni hay a quien dirigir la demanda.</p>
I h) Operación	En los casos de concesiones y durante la fase de exploración privada no está claro como se actúa para resolver las interferencias que la obra provoca a las necesidades sobrevenientes del entorno urbano. (cruces de infraestructura, nuevas conexiones viales, etc.)

<b>II. VIALIDAD URBANA Intercomunal.</b>	
<b>MATERIA</b>	<b>PROBLEMA</b>
II a) Trazado y anchura	<p>Las acciones aprobadas por los instrumentos a 3) concesiones y a 4) proyectos SERVIU, responden a necesidades de proyectos específicos que no consideran necesariamente las previsiones contempladas en los Instrumentos de planificación territorial.</p> <p>Las acciones de las concesiones presentan los mismos problemas señalados para la vialidad urbana "caminos".</p>
II b) Normas	<p>Las normas y recomendaciones de diseño y especificaciones están dirigidas casi exclusivamente a la construcción de la infraestructura de transporte, sin considerar el resto de las redes y funciones con que debe cumplir este espacio público.</p> <p>Las disposiciones b.1) SERVIU y b.2) SECTRA no son concordantes.</p>
II c) Proyectos	<p>Los proyectos se generan como soluciones parciales e inmediatas.</p> <p>La iniciativa para iniciar proyectos la tienen diversas autoridades e instituciones al igual que las evaluaciones de dichas iniciativas.</p>
II d) Financiamiento	<p>Las Instituciones que canalizan los financiamientos y priorizan las inversiones son diversas y responden a diferentes programas y objetivos.</p> <p>Una gran cantidad de recursos se asignan en programas anuales nacionales que no contemplan la participación de gobiernos regionales ni comunales.</p>
II g) Mantenimiento	<p>Existen diversas autoridades que tienen facultad para asignar recursos y realizar acciones de mantenimiento. Ello diluye la responsabilidad de ellas.</p> <p>Las acciones de mantenimiento se resuelven en planes anuales no existiendo un plan de más largo plazo.</p>
II h) Operación	<p>Intervienen diferentes autoridades en la dictación de normas, reglamentos y en la fiscalización.</p>

<b>III VIALIDAD URBANA Comunal-Estructurante</b>	
<b>MATERIA</b>	<b>PROBLEMA</b>
III a) Trazado y Anchura	Las Resoluciones de MINTRA y MINVU y el D.S. MOP, pueden alterar los planes reguladores, sin seguir un trámite igual al requerido para modificaciones del Plan Regulador.
III b) Normas	Idem a problemas II b).
III c) Proyectos	Los proyectos del MINTRA y del MINVU, no incorporan la participación del gobierno comunal.  La programación de estos proyectos presentan los mismos problemas que la vialidad intercomunal.
III e) al h)	Idem a problemas de vialidad intercomunal.
<b>IV VIALIDAD URBANA Comunal Vecinal</b>	
<b>MATERIA</b>	<b>PROBLEMA</b>
IV a) Trazado y anchura	La comunidad a través de la Municipalidad puede alterar este tipo de vialidad mediante el engorroso trámite de modificación al Plan Regulador.
IV b) Normas	Disposiciones rígidas establecidas para la función preferente del transporte.
IV c) Proyectos	IDEM III c)
IV d) al h)	Se presentan los mismos problemas que para la vialidad intercomunal (II) y vialidad estructurante (III).

# **DESARROLLO URBANO Y GESTIÓN TERRITORIAL**

## **PROPOSICIÓN PARA EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

### **RESUMEN EJECUTIVO.**

El presente trabajo propone el estudio del Desarrollo Urbano y la Gestión Territorial, como una de las formas de colaboración de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción, al proceso de Modernización del Estado.

Este documento se ordena en tres capítulos y un anexo, los cuales se refieren: el primero a la definición de conceptos, el segundo a la descripción y diagnóstico de la institucionalidad y, el tercero a las propuestas. Los capítulos segundo y tercero están ordenados en dos subcapítulos cada uno, dedicándose uno a la institucionalidad de la gestión territorial, y el otro a la institucionalidad de los instrumentos de planificación y a la institucionalidad de la vialidad urbana.

I.- El concepto de Planificación Territorial, de Gestión Territorial y de Desarrollo Urbano.

II.- Descripción y Diagnóstico de la situación actual.

III.- Conclusiones y Propuestas.

IV.- Anexo, con el listado de instituciones que intervienen en la vialidad urbana.

### **I.- EL CONCEPTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, DE GESTIÓN TERRITORIAL Y DE DESARROLLO URBANO.**

Este capítulo, aborda los siguientes temas:

#### **A.- QUÉ SE ENTIENDE POR PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN URBANA Y TERRITORIAL.**

Entendemos por Planificación Territorial, al proceso de elaboración de un plan de acciones, mediante cuya aplicación se logre orientar el desarrollo del territorio urbano y rural.

La Gestión Territorial se ha entendido, en su sentido más amplio, como una sucesión de acciones que buscan cumplir un objetivo específico. Dicho objetivo puede ser material, como el caso de la construcción de una obra, o inmaterial como el caso de la fijación de marcos regulatorios. El cumplimiento del objetivo para el cual se elabora la acción, debe ser objetiva y oportunamente evaluado, lo que permite ajustar y corregir las acciones.

El concepto de Gestión Territorial engloba el ámbito urbano y el ámbito rural. Respecto del primero, la gestión se encuentra parcialmente contenida en los procesos de estudio, formulación y aprobación de los Instrumentos de Planificación Territorial, definidos y reglamentados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En cuanto a la gestión de las áreas rurales en ellas intervienen directamente los ministerios de acuerdo a las atribuciones propias que les entrega la ley, sin que se elaboren Planes Territoriales que guíen este conjunto de acciones.

Conforme al contenido del documento "Política Nacional de Desarrollo Urbano", esta acción debe enmarcarse en un concepto de Desarrollo, entendido éste como un proceso continuo de mejoramiento y también cuando proceda, de crecimiento, ambos planificados y complementarios.

Dado que las acciones privadas orientadas por los mecanismos de mercado, sean individuales o colectivas, son insuficientes por si solas para implementar este desarrollo y para evitar externalidades negativas que derivarían de un crecimiento inorgánico, corresponde al Estado la irrenunciable responsabilidad de procurar que las áreas urbanas en que vive la gran mayoría de los habitantes alcancen un estándar aceptable de habitabilidad.

## **B.- CUALES SON LAS INSTITUCIONES Y LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.**

### **1) Las Instituciones de Planificación Territorial:**

La Ley General de Urbanismo y Construcciones entrega al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a sus SEREMIS y a las Direcciones de Obras Municipales la planificación territorial de las áreas urbanas. Los Ministerios pueden también intervenir en las áreas urbanas, elaborando planes en el cumplimiento de sus funciones propias, superponiéndose a las atribuciones de planificación del MINVU. En las áreas rurales intervienen directamente los Ministerios elaborando planes y ejecutando obras de acuerdo a las atribuciones propias que les entrega la ley. Por ejemplo el Ministerio de Agricultura a través de la oficina de Políticas Agrarias interviene en la zonificación del suelo y a través de los SEREMIS en conjunto con el MINVU, en los procesos de cambios de destino y subdivisión; Obras Públicas a través de la Dirección de Vialidad, interviene en caminos; la Dirección de Riego del MOP interviene en obras de riego; el Ministerio de Educación interviene en la localización de los equipamientos educacionales; el Ministerio de Salud interviene en la localización de equipamientos de Centros de Salud; el Ministerio de Justicia, en la localización de recintos carcelarios, etc.

### **2) Los Instrumentos de Planificación Territorial:**

Los Instrumentos Generales de Planificación Territorial son la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General, que se definen como los cuerpos legales comunes a todos los campos de

acción, que establecerán la definición , el objetivo, la orientación y el contenido de todos los instrumentos de planificación y regulación del desarrollo urbano. Estos instrumentos se referirán, además, a los aspectos administrativos (competencia, responsabilidades, sanciones, etc.) que regulen los derechos y relaciones, tanto del Estado como de los particulares, cuando intervengan en el proceso de división del suelo, de su urbanización y los edificios que sobre él se construyan.

Se considerarán complementos a los instrumentos generales de planificación y regulación del desarrollo urbano todas las leyes y sus reglamentos u otros cuerpos normativos, o la parte de ellos, que se refieran a los mismos campos de acción antes enunciados o que tengan alguna incidencia sobre éstos.

Los Instrumentos pueden ser clasificados en función del tipo de suelo en urbanos y rurales; en función de la división territorial y administrativa del país como instrumentos nacionales, regionales, intercomunales y comunales; en función de las acciones reguladas como normativos, de planificación física y de inversiones.

## **II.- DESCRIPCIÓN Y DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL.**

Este capítulo aborda en síntesis los siguientes temas:

### **A.- LA INSTITUCIONALIDAD DE LA GESTIÓN TERRITORIAL.**

1) Relaciones entre la Institucionalidad y las Acciones reguladas y los Instrumentos utilizados:

En este subcapítulo se han ordenado las instituciones a partir de la confrontación entre éstas y las materias que forman parte de la gestión. Estas materias que forman parte de la gestión se han clasificado en los niveles de planificación definidos por la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

El análisis institucional se ha realizado bajo el supuesto que el objetivo es actuar en procura del perfeccionamiento de un sistema descentralizado de gestión, y en consecuencia, se busca establecer la coherencia entre la existencia de planes Nacionales, Regionales, Intercomunales y Comunales y el sistema institucional vigente.

Producto de esta confrontación se concluye con claridad que la propuesta de la Ley General de Urbanismo y Construcciones de un sistema de planificación descentralizado, generó una estructura institucional que afectó únicamente al MINVU y que el resto del ordenamiento institucional obedece principalmente a un sistema que aún se encuentra muy centralizado y que opera en forma paralela al esquema señalado. También se concluye que el contenido de los Planes Reguladores no abarca convenientemente todas las materias comprendidas en la gestión.

## 2.- Análisis de la Planificación a nivel Nacional:

La normativa nacional que tiene relación con acciones de planificación territorial no está concentrada en un cuerpo único que permita estudiarla y consultarla integralmente, está compuesta por un gran número de disposiciones específicas, generadas por sectores especializados, 10 instituciones que resuelven independientemente, prácticamente prescindiendo de las políticas del resto de los sectores.

En cuanto a las atribuciones específicas, se puede advertir en el detalle del listado de instituciones, que existen materias sobre las cuales se superponen diferentes instituciones (como es el caso de la regulación de usos de suelo en áreas rurales), y otras que aparecen excesivamente fraccionadas (como es el caso de la dotación de equipamientos públicos: establecimientos educacionales, de salud, deportivos, etc.).

## 3.- Análisis de la Planificación a nivel Regional:

La Autoridad Regional se ve sobrepasada por las facultades de Planificación física y de inversiones con que cuentan las instituciones que dependen directamente de los Ministerios. Ello significa que muchas veces no conoce con anticipación los proyectos de los Ministerios y no puede ejercer su función coordinadora asignada por ley.

Este problema se verifica en las acciones que afectan a la planificación y que no están incluidas dentro de las materias tratadas por los instrumentos de planificación territorial correspondientes a este nivel, tales como planificación y mantención de caminos públicos, planificación y construcción de equipamientos, etc.

## 4.- Análisis de la Planificación a nivel Comunal:

Las comunas ejercen la función de planificación territorial a través de su Plan Regulador, el cual no rige en sus áreas rurales. Las decisiones que afectan la planificación de estas últimas áreas son tomadas, algunas por los SEREMI como las relativas a la subdivisión y cambio del destino del suelo o a las obras de mantenimiento de caminos públicos, o son decididas en los niveles centrales, tales como la apertura de caminos, infraestructura de energía y sanitaria.

## 5.- Problemas básicos más relevantes:

En síntesis, se verifican los siguientes problemas básicos:

- Descoordinación en los cometidos, repetición de las labores, e interferencias en las decisiones por la existencia de múltiples actores institucionales que trabajan en paralelo.
- Atribuciones de autoridades superpuestas al coexistir dos sistemas, uno de administración por sectores centralizados y otro de administración territorial descentralizado, al cual no se le transfiere la tuición sobre algunas materias que se mantienen en los sectores

centralizados (en el caso de las decisiones para localizar y construir equipamientos la comuna identifica las zonas de mejor aptitud, pero quien planifica y ejecuta es el nivel central, desaprovechando las capacidades locales, por ejemplo).

- ineficiencia y descrédito de las autoridades territoriales ante la población, por cuanto se perciben como incapaces para planificar inversiones y obras en diferentes materias (vialidad, educación, salud, etc.).

- planes de ordenamiento comunal que se caracterizan por su debilidad frente a las facultades de autoridad centrales (por ejemplo la facultad del MINVU para alterar planes reguladores).

- inexistencia de procesos de información y de medición de resultados que permitan el diálogo tanto entre instituciones de la Administración Pública, como entre éstas y otros sectores que no pertenecen a ella, lo que genera una participación desinformada y parcial.

- no existe un procedimiento que permita recoger, estudiar, calificar y alentar las iniciativas privadas.

## B.- LA INSTITUCIONALIDAD DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA Y DE LA VIALIDAD URBANA.

### B1.- Los instrumentos de Planificación Urbana

#### 1) Esquema General: del nivel nacional al nivel local.

Los instrumentos de Planificación Urbana, aunque son parciales en el área sobre la que tienen atribuciones y en las materias que tratan, forman un sistema de planificación descentralizado que distribuye funciones y atribuciones en los niveles Nacional, Regional, Metropolitano, Intercomunal y Comunal.

La legislación distingue instrumentos de diferente jerarquía y en su reglamentación (Ordenanza General) establece con precisión la tramitación que se cumple para el estudio, formulación y aprobación de cada uno de ellos. Esta jerarquía reconoce cuatro instrumentos, a saber, el Plan Regional de Desarrollo Urbano, el Plan Regulador Intercomunal y/o el Plan Regulador Metropolitano según corresponda, el Plan Regulador Comunal y el Plano Seccional.

#### 2) Diagnóstico y análisis:

Este sistema presenta ciertas virtudes que se propone reforzar y ciertas deficiencias que es conveniente corregir.

Entre las virtudes se destaca:

- Una clasificación de instrumentos en función de la división administrativa del territorio nacional, lo que es coherente con el sistema de autoridades existentes y permite clasificar jerárquicamente las materias de la gestión.

- Una estructura que permite incorporar la participación de los actores sociales y económicos en la formulación de políticas de ordenamiento territorial.

Entre las deficiencias se destaca:

- Aplicación de una misma y larga tramitación para la aprobación por el Gobierno Regional de instrumentos comunales (Reguladores y Seccionales) reconocidos por la Ley, aunque en su visación técnica y jurídica se compruebe que cumplen con todas las regulaciones y normas establecidas mediante planes Intercomunales y/o Metropolitanos en los casos que éstos existan.

- La omisión de estudios de factibilidad técnica en los planes Regionales, Metropolitanos e Intercomunales.

- Falta de definición en los procedimientos de tramitación y de las materias a regularse mediante Planos Seccionales y enmiendas a los Planes Reguladores Comunales.

- Falta de participación, del sector privado y de la ciudadanía en general, debido a un inadecuado sistema de exposición de antecedentes, y sólo una vez que los Planes se encuentran terminados. Mediante este proceso la participación es desorganizada, no es informada adecuadamente, no se recogen las inquietudes de estos sectores y no logra el respaldo al Plan el que tiene un marcado carácter de impositivo.

- Incapacidad de los Planes Reguladores Comunales para regular el desarrollo en el ámbito rural de la comuna.

- Inexistencia de procedimientos administrativos adecuados para la evaluación de resultados y la medición dinámica del rendimiento de las medidas implementadas por la planificación.

- Falta de atribuciones para planificar y regular los espacios públicos comunales quedando éstos sin una institución rectora que coordine y concilie los intereses de los distintos usuarios de estos espacios, tales como, redes de infraestructura, arborización, áreas peatonales, etc..

- Incapacidad de impulsar medidas administrativas y legales para el financiamiento de obras y proyectos priorizados por los Planes Reguladores.

- Inexistencia de procedimientos para recoger, estudiar, calificar y alentar iniciativas privadas.

- Falta de una institucionalidad y de instrumentos para asumir tareas de planificación y gestión, fundamentales en el desarrollo de las áreas urbanas. Las tareas que se encuentran en esta situación se refieren al estudio y financiamiento de las externalidades provocadas por los proyectos de extensión urbana y por las acciones de densificación. Asimismo, la Renovación de áreas urbanas deterioradas y/o subutilizadas se encuentra en similar situación.

La no consideración de las externalidades de los proyectos indicados provoca distorsiones en el mercado del suelo lo que genera la necesidad de imponer medidas de dudoso resultado como es el caso de la fijación de límites urbanos. A lo anterior se agrega un efecto de falta de financiamiento para la ejecución de obras de refuerzo de la infraestructura y de construcción de equipamientos situados fuera del área de los proyectos pero destinadas a atender las necesidades de estos usuarios.

La carencia de una institucionalidad destinada a la Renovación Urbana afecta la calidad de las ciudades y desaprovecha infraestructura y equipamientos con que las áreas deterioradas y subutilizadas son atendidas.

- Facultades de MINVU para aprobar modificaciones al Plan Regulador Comunal sin cumplir con los procedimientos: de exposición al público, acuerdo del Concejo y decreto del Alcalde, las que afectan la credibilidad del público en los instrumentos y las autoridades comunales.

### 3) Procedimientos y competencias para la elaboración y aprobación:

En los niveles Regional, Metropolitano e Intercomunal se establece como responsables de elaborar estos estudios a las Secretarías Ministeriales Regionales del MINVU, quienes para los planes Metropolitanos e Intercomunales, deben consultar a las comunas, trámite que no se exige para el Plan Regional.

Los procedimientos de aprobación para todos estos instrumentos, Metropolitanos, Intercomunales y Comunales, contemplan el acuerdo del Consejo Regional, con la única excepción de los seccionales comunales y las enmiendas al plan comunal. Este sistema se exige, aún cuando los instrumentos de menor jerarquía quedan supeditados en todo a los mayores, lo que es cautelado mediante la revisión técnica y jurídica realizada por los Seremi del MINVU y por la División de Desarrollo Urbano del Minvu y la Contraloría General de la República, en este caso se encuentran los Intercomunales cuando existe un Metropolitano ó los Planes Comunales cuando existen Metropolitanos o Intercomunales.

Esto, dado los plazos que implica provoca un entramamiento para la elaboración y aprobación de instrumentos de efectos menos relevantes y que se elaboren cumpliendo con los Planes Generales. En cuanto a la posibilidad de realización de estudios de enmiendas y propuestas de medidas oportunas los efectos de estos procesos hacen que en el

momento de la aprobación las medidas sean obsoletas.

La legislación establece como única iniciativa válida para los estudio de planificación de cualquier nivel a las instituciones públicas excluyendo con ello a los vecinos, agrupaciones de propietarios y empresas que pudieran tener interés en estudiar el desarrollo particular de un sector.

## B2.- La institucionalidad de la vialidad urbana.

### 1) Identificación de las Instituciones y sus funciones:

En este capítulo, se han identificado y establecido las relaciones entre las instituciones que intervienen y cuatro subsistemas viales urbanos mediante los cuales se atienden las necesidades de la ciudad bajo el punto de vista de la circulación. Ello se funda en el supuesto inicial que es conveniente distinguir el rol propio de cada uno de estos subsistemas y, en consecuencia, la institucionalidad debe responder a este planteamiento y a la manifiesta poca capacidad para tratar este tema en los instrumentos de Planificación Urbana.

### 2) Examen del modo de operar de la Vialidad Urbana:

La Comisión de Vialidad Urbana de la Cámara Chilena de la Construcción ha realizado un interesante estudio acerca del modo de operar de los instrumentos de planificación de la infraestructura vial urbana. Se ha estimado conveniente referirse a algunos aspectos de dicha investigación, dado que contribuye a comprender cómo, en la práctica, se procuran satisfacer necesidades colectivas en esta área.

### 3) Diagnóstico:

De la confrontación indicada se concluye, la necesidad de emprender acciones orientadas en torno a la solución de los siguientes aspectos:

- El reconocimiento que los espacios destinados a la circulación vehicular ocupan parte del espacio abierto de la ciudad y que éste juega un rol esencial en el desarrollo futuro, se debe actuar en la definición de objetivos, normas y estándares para estos espacios, que permitan su tratamiento unitario y multidisciplinario.

- El ordenamiento institucional existente responde al resultado de una dinámica de generación sucesiva de equipos técnicos al interior del aparato estatal, cada vez más especializados y diferenciados, que son dotados de autonomía y recursos para el tratamiento de dicha especialidad. El efecto de este proceso histórico se hace sentir en la existencia de un vacío de autoridad para tratar unitariamente el tema, y en la generación de planes diversos elaborados por distintas especialidades que administrativamente responden a jerarquías similares, en que no prevalece ninguno sobre otro.

La propuesta de acción de este tema se orienta hacia la discusión de la autoridad competente, los procesos que deben establecerse para la toma de decisiones y para la elaboración de planes que integren las distintas disciplinas y que se coordinen con las políticas de planificación territorial.

La discusión de metas y planes hoy se realiza al interior de los equipos profesionales de los distintos sectores públicos, sin informar adecuadamente y oportunamente a los afectados, y desaprovechando las posibilidades de potenciar los proyectos mediante la integración de iniciativas provenientes tanto de otros sectores del sistema público como de las actividades privadas.

### **III.- PROPUESTAS**

#### **A.- PROPUESTAS RELATIVAS A LA GESTIÓN TERRITORIAL.**

1) Concentrar funciones de similar naturaleza realizando una redistribución de las funciones relativas a la gestión territorial tales como, Urbanismo, Obras Públicas, Transportes, Servicios Públicos, Equipamiento y Vivienda. Esta acción se materializa a través de la readecuación de la institucionalidad, para lo cual se propone crear un ente rector de todas estas funciones. Para localizar este ente se proponen a título de ejemplo las siguientes alternativas:

- Crear un ministerio único, que reemplace la estructura institucional actual, y en el que se concentrarían todas las funciones relativas a la gestión territorial que hoy se encuentran dispersas en diferentes ministerios.
- Crear una unidad supraministerial que cumpla una función rectora y coordinadora de las acciones de la gestión en cuyo caso se conservaría la estructura de ministerios para temas específicos, sin perjuicio de analizar la conveniencia de reducir su cantidad concentrando funciones similares, tales como Transporte y Obras Públicas.

En el caso de la primera alternativa se produce una concentración de atribuciones de tal magnitud que se genera un ministerio que se destacaría fuertemente sobre el resto de sus pares por lo que la alternativa se considera poco viable.

Para implementar la segunda alternativa se propone que esta unidad se radique en Mideplan, organizándose este ministerio en dos subsecretarías, una destinada a la Planificación Económica y la otra a la Planificación Territorial.

Esta opción aprovecha la experiencia del Sistema de Planificación Económica implementada a partir de Odeplan que permitió coordinar y hacer más eficiente la gestión en esta área.

Como inconveniente se puede indicar la posibilidad de disputa por establecer la prevalencia de una de estas unidades por sobre la otra, y el marcado carácter economista del ministerio actual.

La otra opción para radicar esta función supraministerial consiste en la creación de dicha unidad en el Ministerio del Interior, creando una subsecretaría de Planificación Territorial.

Esta opción presenta la clara ventaja de aprovechar el carácter de institución de mayor jerarquía entre sus pares que distingue a este ministerio y la estructura de ordenamiento del Gobierno interior regido por él, específicamente por la comunicación directa de esta Secretaría con los Municipios. Como desventaja, se puede señalar el marcado carácter de órgano político encargado del orden interno con que se distingue este ministerio.

2) Redistribuir descentralizando las funciones de gestión territorial en los niveles Nacional, Regional, Metropolitano y Comunal.

Complementario a la propuesta de concentración de funciones se propone, para mejorar la eficiencia de la institucionalidad y posibilitar un efectivo aporte del sector privado y de la sociedad, distribuir atribuciones evitando la superposición de estas.

Esta distribución se hará asignando:

- La generación de políticas y normas en los niveles centrales de los ministerios.
- La coordinación de políticas, generación de planes multidisciplinares y administración de presupuestos de inversión en los niveles Regional y Metropolitanos.
- La generación de proyectos, la supervización, la administración y aplicación de mecanismos de evaluación de ellos en el nivel comunal.

3) Descentralizar a partir de las comunas:

La consideración de la comuna como instancia inicial para este proceso reconoce dos particularidades que están presentes frente a la toma de decisiones en este nivel. Es en él donde se generan las demandas por el ordenamiento territorial y es en este nivel donde se reflejan los problemas de acciones descoordinadas y de carencia de soluciones generadas en los niveles superiores. Junto a lo anterior es indispensable destacar que como consecuencia de la implementación de acciones que no se integran a los planes comunales se producen problemas a posteriori que derivan de la no consideración del territorio y sus particularidades políticas y geográficas.

4) Facultar al Gobierno Regional para exigir a las comunas su asociación cuando estas constituyen áreas urbanas metropolitanas.

Se propone al ejecutivo que mediante el estudio de la legislación correspondiente establezca la facultad del Gobierno Regional para que éste a petición de una comuna forme parte de un área metropolitana y que garantice su aporte, pueda exigir la concurrencia y aportes de su vecina para la solución de los problemas comunes..

5) Hacer Planes regionales de infraestructura, equipamiento e inversiones:

Impulsar ante el Gobierno y el Parlamento la necesidad de modificar la legislación para que en las regiones se formulen planes de infraestructura y de preservación del medio ambiente, que abarquen todo el territorio regional, en que se fije con claridad los estándares ambientales y de dotación de infraestructura con que deben elaborarse los planes reguladores, y en que se incorporen y se coordinen todos los planes específicos, tales como vialidad, transporte, infraestructura sanitaria, infraestructura energética y de comunicaciones, tratamiento y disposición final de residuos sólidos y líquidos, redes de regadío.

Estos planes deben establecer con claridad cual es la capacidad real del territorio para cobijar actividades urbanas y de explotación del territorio y constituyen el contexto en el cual se evaluarían los efectos de los Planes Comunales, Intercomunales y Metropolitano.

6) Definir indicadores para la medición del desarrollo urbano:

Para avanzar en un proceso que facilite la comprensión de los fenómenos del desarrollo urbano y establecer un diálogo más fecundo entre los diferentes sectores sociales, públicos y privados, se propone la generación de indicadores dinámicos que sean información comprensible y que permitan además evaluar el comportamiento de algunos procesos urbanos que son el resultado de las políticas que se implementan.

Dichos indicadores se formulan considerando las siguientes particularidades de la situación actual:

- Un escenario que debe reconocer una creciente participación de la comunidad organizada y el público en general en el debate de las Políticas Urbanas.
- Una situación cada vez más dinámica de cambio, en que se requiere un proceso de adaptación constante y de toma oportuna de decisiones.
- Una necesidad de capacitar e informar adecuadamente a la comunidad a la vez de evaluar dinámicamente los resultados de las políticas.
- Las necesidades de contar con parámetros comunes a los diferentes instrumentos locales y sectoriales que permitan hacerlos comparables e incorporar sus resultados parciales a planes globales.

7) Dotar de atribuciones legales, administrativas y de asignación de recursos a la Institución encargada de la Gestión Territorial para evaluar y exigir el pago de las externalidades a quien las genera.

Para regular mediante herramientas de mercado los procesos de expansión de las ciudades y dar condiciones adecuadas para la densificación y la renovación de las ciudades se debe actuar corrigiendo las causas de la actual distorsión existente en el mercado del suelo urbano. Esta distorsión se produce como consecuencia de la incorporación de una gran cantidad de terrenos cuyo costo de urbanización se encuentra rebajado como consecuencia de no incorporar en esta fase los costos de ejecución de los equipamientos e infraestructura de la ciudad destinados a atender las necesidades de estas nuevas áreas, tales como; Basura; Medios de transporte; Establecimientos educacionales; Centros Hospitalarios; Seguridad de los vecinos.

La implementación de esta propuesta requiere impulsar la búsqueda de un acuerdo con las autoridades Políticas y de Gobierno del país a fin de estudiar y evaluar la real dimensión de las distorsiones señaladas y proponer enmiendas legales y administrativas para su solución.

8) Dotar de atribuciones legales, administrativas y de asignación de recursos a la Institucionalidad encargada de la Gestión Territorial para llevar a cabo acciones que impulsen la Renovación Urbana.

Crear la implementación de esta propuesta requiere crear las herramientas legales para establecer un sistema de adquisición (expropiaciones entre otros) que facilite la unificación de predios altamente fraccionados localizados en áreas urbanas deterioradas que se califiquen mediante un procedimiento técnico objetivo como de renovación.

## B.- PROPUESTAS RELATIVAS A LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y A LA VIALIDAD URBANA.

1) Modificar la legislación para extender el ámbito de acción de los Instrumentos de Planificación Comunal incorporando la regulación de las áreas externas al límite urbano en las materias que la ley señale.

El objetivo de esta modificación consiste en que los Planes Reguladores tengan atribuciones para planificar la aplicación del actual Artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y otras atribuciones de diferentes ministerios que tienen facultades de intervención en materias que afectan los procesos de Planificación del territorio, por ejemplo, regular el borde costero, la planificación y construcción de balnearios, centros turísticos, campamentos mineros, etc.

2) Modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones diferenciando las materias y los procedimientos de aprobación de los Planes Reguladores Metropolitanos, Intercomunales, Comunales, Seccionales y enmiendas al Plan Regulador.

Esta diferenciación se realizará buscando facilitar las acciones, públicas y privadas, cuyos efectos sean menos relevantes y mejorar la eficiencia de la institucionalidad asignando responsabilidades en los diferentes niveles del sistema.

3) Diferenciar los contenidos y los procedimientos de aprobación de los Instrumentos de Planificación según el tamaño poblacional de las comunas, en función de la cantidad de población, con el objeto de simplificar y agilizar los estudios de las unidades de menor tamaño y hacer mas eficiente la labor de la institucionalidad con estos procesos.

4) Incorporar dentro de las materias normadas por el Plan Regulador Comunal, la fijación de estándares de equipamiento (educación, salud y abastecimiento vecinal), la regulación del uso de la superficie, subsuelo y espacio aéreo de los bienes nacionales de uso público fijando las áreas destinadas a los diferentes elementos, que hacen uso de estos espacios (vialidad, redes sanitarias de agua potable, alcantarillado y aguas lluvia, redes de transporte de energía eléctrica y gas, comunicaciones y señales) y las áreas destinadas a las demás funciones de este espacio (áreas verdes, urbanización, áreas de circulación peatonal y áreas de valor patrimonial).

#### **IV.- ANEXOS.**

##### **A.- LISTADO DE INSTITUCIONES QUE INTERVIENEN EN VIALIDAD URBANA.**

Este capítulo describe las instituciones que intervienen en vialidad urbana, según nivel jerárquico de la vialidad, ordenadas por materia.

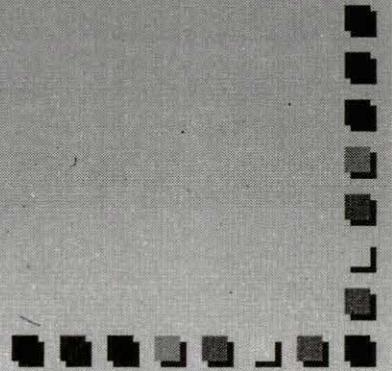
Santiago, abril de 1996-

---

Jefe de Proyecto: Rodrigo Rojas Barros, Arquitecto (Universidad Católica de Chile), miembro de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción.

Han colaborado muy especialmente en este trabajo los miembros de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción, señores Eugenio Cienfuegos B. (Presidente), Salvador Valdés P. y Patricio Silva U.

# *Desarrollo Urbano y Gestión Territorial*

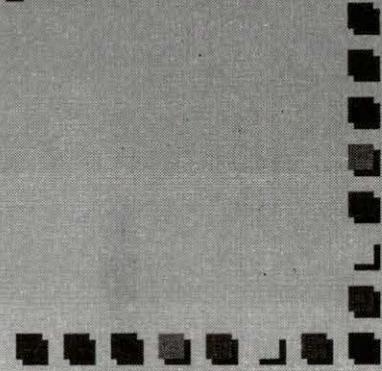


## ***1. Las características que tome el Desarrollo Urbano afectan :***

- **directamente las actividades del sector construcción**
- **las posibilidades de inserción del país en un mercado global**
- **a un porcentaje cada vez mayor de la población**

## ***2. La institucionalidad, un aspecto esencial de los problemas actuales***

- **Divide artificialmente el territorio**
- **No obedece a una estructura para facilitar la gestión**



### ***3. La nueva institucionalidad buscará :***

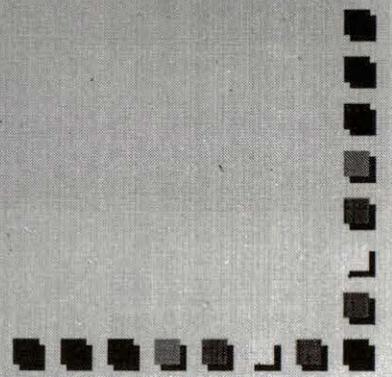
- **Mayor eficiencia del sector público**
- **Encomendar al sector privado el desarrollo de actividades tradicionalmente realizadas por el Estado**
- **Concentrar la actividad del Estado en sus funciones propias**



*Comisión de Urbanismo*



# *Desarrollo Urbano y Gestión Territorial*

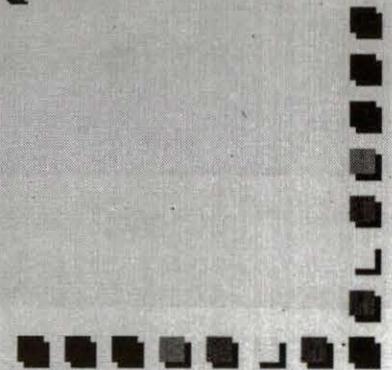


## ***1. Las características que tome el Desarrollo Urbano afectan :***

- **directamente las actividades del sector construcción**
- **las posibilidades de inserción del país en un mercado global**
- **a un porcentaje cada vez mayor de la población**

## ***2. La institucionalidad, un aspecto esencial de los problemas actuales***

- **Divide artificialmente el territorio**
- **No obedece a una estructura para facilitar la gestión**

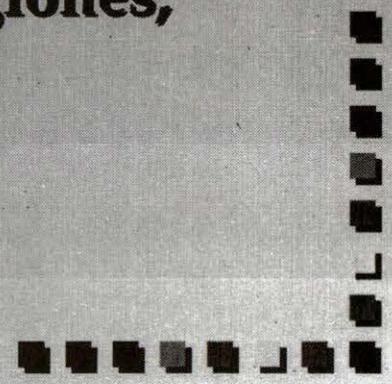


### ***3. La nueva institucionalidad buscará :***

- **Mayor eficiencia del sector público**
- **Encomendar al sector privado el desarrollo de actividades tradicionalmente realizadas por el Estado**
- **Concentrar la actividad del Estado en sus funciones propias**

#### ***4. Buscar la eficiencia del sector público requiere :***

- **Resolver las descoordinaciones**
- **Asignar funciones en las Regiones, Metrópolis y Comunas**



## ***5. Autoridad Única***

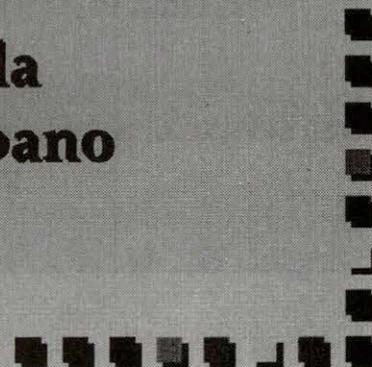
- **a) un Ministerio único que concentre las atribuciones relativas a la gestión territorial**
- **b) una unidad rectora y coordinadora supraministerial**

## **6. *Descentralización***

- **Políticas y normas en niveles nacionales**
- **Coordinación, planes y financiamiento en niveles regionales**
- **Proyectos, supervisión y evaluación de resultados en niveles comunales**

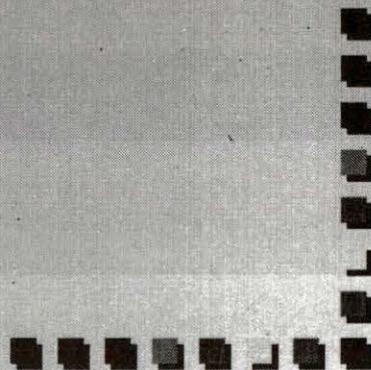


- **Descentralizar a partir de las Comunas**
- **Reforzar las atribuciones de coordinación de las Regiones**
- **Establecer indicadores para la medición del Desarrollo Urbano**



## ***7. Materias relevantes sin institucionalidad***

- **Cálculo de costos y exigencia de pago por externalidades**
- **Renovación Urbana**



## ***8. Los Instrumentos de Planificación***

- **Ampliar el ámbito de acción del Plan Comunal**
- **Agilizar su estudio diferenciado y simplificado**
- **Establecer estándares de equipamiento**
- **Regular la superficie, subsuelo y el espacio aéreo de uso público**

## **DESARROLLO URBANO Y GESTIÓN TERRITORIAL**

- 1) Concentrar políticas de similar naturaleza.
  
- 2) Redistribuir, descentralizando, las funciones de gestión territorial en los niveles Nacional, Regional y Comunal.
  
- 3) Definir Indicadores para la medición del desarrollo urbano.
  
- 4) Lograr el Perfeccionamiento del contenido de los Planes Reguladores, la agilización de los estudios y procedimientos de aprobación, y la ampliación de sus áreas de influencia.

## **CAMBIOS EN LA INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE**

### **I.- EL CONCEPTO DE INFRAESTRUCTURA, EL ROL DEL ESTADO Y LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN ESTE ÁMBITO.**

#### **A.- QUÉ SE ENTIENDE POR INFRAESTRUCTURA.**

##### ***1) El Concepto de Infraestructura***

Entendemos por "infraestructura" el conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de la vida económica de una sociedad. Ello incluye el capital en obras públicas y el conjunto de elementos o servicios necesarios para el funcionamiento de la organización económico-productiva del país. Sin ella no es posible la producción ni la vida en sociedad. Mediante la infraestructura se proveen las condiciones que permiten la gestación, desarrollo y consolidación de las actividades económicas y de servicios requeridas por la comunidad, al tiempo que sus rasgos distintivos y su emplazamiento determinan la configuración espacial del territorio nacional y regional.

Centraremos este trabajo en la infraestructura de uso público, es decir, aquélla relativa a bienes o servicios que sirven de base a la vida económica del país en general, y no de un sector en particular, como es el caso de la infraestructura privada. Ello, con independencia que el prestador del bien o servicio sea una agente privado o estatal (por ejemplo, un puerto de libre acceso, es una obra de infraestructura de uso público, aunque su dueño sea una sociedad anónima; pero, un puerto con acceso limitado sólo a empresas relacionadas con esa sociedad anónima, sería una obra de infraestructura privada).

Cabe señalar además que la acepción común de la palabra "infraestructura" tiene dos dimensiones: como parte de una construcción que está bajo el nivel del suelo, y como conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una institución cualquiera. (Diccionario de la Lengua Española, 1992). Desde la perspectiva del presente trabajo, conviene precisar aún más la segunda de estas definiciones, refiriéndonos a la infraestructura económica, como aquél conjunto de elementos y servicios que sirven de base a la vida económica, en este caso, de nuestro país (Modesto Collados, 1991). Otra acepción, complementaria de la ya expuesta, considera a la infraestructura como el capital en obras públicas y el conjunto de elementos o servicios necesarios para el funcionamiento de la organización económico-productiva del país (Confederación de la Producción y del Comercio, 1994)

Asimismo, el Banco Mundial utiliza el término "infraestructura económica", dentro del cual entiende incluidos los siguientes aspectos:

- a) Servicios públicos: es decir, energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua por tubería, saneamiento y alcantarillado, recogida y eliminación de desechos sólidos y suministro de gas por tubería.
- b) Obras públicas, a saber, carreteras y obras importantes de presas y canales para riego y drenaje.
- c) Otros sectores de transportes, como ferrocarriles urbanos e interurbanos, transporte urbano, puertos y vías navegables y aeropuertos (Banco Mundial, Informe Sobre el Desarrollo Mundial 1994, Infraestructura y Desarrollo).

##### ***2) Infraestructura de Uso Público***

Forman parte de este tipo de infraestructura los siguientes sectores: transporte (camino y carreteras, puertos y aeropuertos, ferrocarriles); sector sanitario (producción, distribución, recolección y tratamiento de aguas); riego; energía (electricidad, petróleo, otras fuentes);

telecomunicaciones (locales e internacionales) y desarrollo urbano. Consideramos conveniente excluir la salud y la educación, por referirse la primera al cuidado de la vida de las personas, y la segunda a lo que hoy se entiende por "capital humano", más que a la noción que nos sirve de marco referencial e instrumental.

### 3) *Algunas Características de la Infraestructura de Uso Público*

a) *La sociedad considera que los bienes o servicios de infraestructura de uso público deben estar al alcance de la mayor cantidad posible de personas.*

Su aprovechamiento debería ser gratuito, no excluyente y el beneficio que proporcionen a un usuario no disminuye el que otros pueden obtener, como sucedería con un camino rural, un faro o una vía urbana no tarifada. Sin embargo, y ante la escasez relativa de un bien o servicio de infraestructura, el precio constituye un mecanismo de racionamiento, soportándolo el usuario, al menos en parte, aunque ello no excluya algún tipo de financiamiento estatal; así sucede con los servicios sanitarios, los puertos, las concesiones viales y las telecomunicaciones.

Respecto de la incidencia de las obras de infraestructura, si bien hoy se acepta que el usuario deba pagar por su uso, lo cierto es que una sana política económica permite sugerir que esta situación conlleva una tasa de tributación que tenga en cuenta los pagos que debe realizar el particular por hacer uso de bienes públicos.

b) *Los bienes y servicios de infraestructura requieren inversiones elevadas.*

Son de elevado costo, lentos de proyectar y de llevar a cabo, difíciles de financiar, tienen un alcance extensivo y su necesidad relativa es menos evidente que la de los bienes de consumo. Por lo anterior, a los tradicionales esquemas de evaluación anticipada de un proyecto relativo a infraestructura, se hace necesario añadir un seguimiento continuo de su ejecución, que permita apreciar su real eficiencia y eficacia.

c) *Los mercados de los distintos sectores de infraestructura suelen ser imperfectos.*

La producción o prestación de algunos bienes de infraestructura tiene el carácter de un monopolio natural, como sucede hasta ahora con la telefonía local. En otros ámbitos existe competencia entre distintos prestadores, sea porque varias empresas proporcionan el mismo bien -como en la telefonía internacional o, eventualmente, en los puertos-, sea por la presencia de sustitutos, como sucede entre el transporte carretero y el ferroviario.

En este campo suele hacerse presente la regulación, entendida como las leyes o normas gubernamentales destinadas a intervenir en los mercados. En especial, aquella relacionada con la competencia -que afecta a los precios, la entrada o el servicio de una única empresa-, sin descartarse la destinada a tratar las externalidades, en particular la contaminación.

d) *Los mercados de infraestructura tienden a un precio de equilibrio.*

Respecto de la oferta, ha de prestarse atención a la eficiencia de las técnicas empleadas para definirla, e influyen en ella factores como los costos de los factores, el tamaño del mercado, la tecnología, e incluso los subsidios estatales. En la función de demanda, ésta admite desplazamientos explicados por variaciones en el precio de los sustitutos o complementos ( en el caso del transporte, el ferrocarril

es un sustituto de las redes viales), por cambios en las preferencias, por las expectativas o por la estacionalidad o la existencia de subsidios estatales.

Estos factores conducen a que en la conformación del precio de la infraestructura, la regla del bienestar sugiera cobrar ("tarificar") al nivel en que el sacrificio de recursos que están dispuestos a hacer los consumidores o usuarios sea equivalente al sacrificio de recursos en que incurre la comunidad para producir una unidad adicional del bien en cuestión. Dicho precio se relaciona además con el nivel de servicio o el estándar al cual aspira una sociedad en un momento determinado, para satisfacer sus necesidades de infraestructura; es decir, hasta qué precio se está dispuesto a pagar por ella.

e) Existe una estrecha relación entre inversión en infraestructura y crecimiento económico.

Diversos indicadores sirven para apreciar esta relación. Uno de ellos analiza cómo la elasticidad de la demanda por infraestructura se articula con el crecimiento de la economía; así, por ejemplo, en Taiwán y Corea, el rápido crecimiento de sus economías ha sido acompañado de un crecimiento aún mayor en su infraestructura. En Taiwán, el valor agregado real en los sectores de transportes y telecomunicaciones creció en 1,35 puntos porcentuales por cada punto de crecimiento del PGB entre 1965 y 1990.

Otro indicador evalúa el impacto que representa el incremento de una unidad adicional de stock de infraestructura en la producción. De este modo, se procura ponderar la importancia de la productividad marginal de la infraestructura, respecto del grado de crecimiento de un país. En Corea del Sur, un incremento de US \$ 1 en stock de infraestructura causa un aumento de producción de 57 centavos. Esta relación nos indican que existe una estrecha relación entre inversión en infraestructura y crecimiento de las economías, expresado en términos de PGB o PNB.

f) Como herramienta de crecimiento, la infraestructura contribuye a la superación de la pobreza.

Los grados significativos de pobreza de muchas naciones pasan también por la ausencia de infraestructura que permita un fecundo intercambio comercial, dentro y fuera de las fronteras del país, y que eleve la calidad de vida de las personas. En este sentido, el gasto social focalizado ha resultado una herramienta indispensable para la correcta asignación de recursos para superar la pobreza.

g) Existen diversas formas de satisfacer las necesidades de infraestructura.

Hoy se acepta un esquema en el cual tanto el Estado como el sector privado pueden satisfacer tales necesidades, cada uno en su esfera propia de acción. Este punto será objeto de un análisis más detallado en lo que sigue del presente trabajo.

## B.- EL ROL DEL ESTADO EN LA INFRAESTRUCTURA.

En este punto, resalta la interrogante por el rol del Estado en la Economía, a la luz tanto de la situación actual y la evolución prevista de la economía nacional como del pensamiento político y económico y del ordenamiento constitucional.

### 1) *Situación de la Economía Nacional.*

Chile vive actualmente inserto en un mundo cada vez más globalizado, en el cual se advierte la progresiva configuración de diversos bloques económicos, más o menos abiertos al intercambio comercial con otros países. De estos bloques, resaltan aquéllos respecto de los cuales nuestro país se encuentra en proceso de asociación o de integración plena, tales como la zona conformada por el NAFTA, la Unión Europea, Mercosur y la APEC. En este mismo orden de cosas, nuestra economía ha adquirido una orientación hacia las exportaciones, que se traduce hoy en que cerca del 25 % del PGB es exportado a otras naciones, en una tendencia de paulatino aumento. Lo expuesto se articula con el concepto de competitividad, es decir, con la habilidad de un país para generar mayor riqueza que sus competidores, uno de cuyos factores fundamentales, como en el caso de la integración con el mundo, es la infraestructura.

Por otra parte el crecimiento sostenido de nuestra economía ha permitido un cierto grado de desarrollo, que nos califica como una nación de medianos ingresos y de cierto nivel apreciable de desarrollo humano. El nivel de vida de los habitantes de la nación ha mejorado sustancialmente durante los últimos diez años, aunque aún persistan ciertas situaciones de inequitativa distribución del ingreso y de desigualdad de oportunidades.

### 2) *Sistemas Institucionales.*

Chile cuenta hoy con un sistema democrático de gobierno y con un sistema económico de mercado, aunque con una fuerte injerencia estatal en este último aspecto. Nuestra institucionalidad económica consagra el rol del Estado en materia de actividad económica, especialmente en el artículo 19 N° 21 de la Constitución. Este criterio permite discernir las funciones constitucionales y legales que competen a los Órganos de la Administración del Estado. De ello se concluye que, si el Estado actúa como empresario, previa ley de quórum calificado que lo autorice, se impone su sujeción a las mismas normas que rigen para los empresarios privados, lo que conlleva la ausencia de privilegios o exclusiones. Este planteamiento se concreta, por ejemplo, en la supeditación de las empresas estatales de infraestructura a normas ambientales, a las normas laborales del derecho común, a las normas sobre competencia, etc.

### 3) *Funciones del Estado.*

#### a) *Función Normativa:*

Corresponde al Estado promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear el conjunto de condiciones que permitan lograr a todas las personas su mayor realización material y espiritual posible. En una sociedad organizada, existe un orden público económico, es decir, el conjunto de principios y normas que organizan la economía de un país y facultan a la autoridad para regularla en armonía con la norma fundamental que es la Constitución.

La función normativa del Estado, en materia de infraestructura de uso público, se plasma precisamente en el establecimiento de una institucionalidad, con rasgos definidos que enmarquen la acción del mismo Estado y de los particulares en este ámbito.

#### b) *Función Planificadora Estratégica:*

La planificación consiste en elaborar de manera metódica planes generales, frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, como el desarrollo económico. En este aspecto, el fracaso del modelo de planificación centralizada propio de los socialismos reales, y las dificultades de la planificación indicativa que caracteriza a algunas economías europeas, ha dado paso a la planificación estratégica, que

tiende a definir las reglas para lograr resultados sociales cercanos al óptimo. Esta nueva noción incorpora una metodología de evaluación social de proyectos de inversión pública y la implementación de normas legales que permitan el financiamiento y la realización de obras de infraestructura de uso público, al tiempo que enfatiza el control de eficiencia del gasto público.

c) **¿Función empresarial o reguladora?:**

La discusión acerca del rol del Estado en materia de infraestructura abarca básicamente las dimensiones de la función estatal entendida como empresario-prestador o como regulador. En tal sentido, ha perdido terreno la postura que sustentaba al Estado como empresario-prestador, por las siguientes razones:

- 1ª Respecto de aquellos sectores de infraestructura que constituyen monopolios naturales, hoy es perfectamente concebible que éstos sean de carácter privado. En este caso, el Estado puede actuar como fijador de precio, en algunos casos con el acuerdo del monopolista, o como guardián de la prestación continua y de calidad del bien de que se trate. La regulación antes mencionada cobra importancia a este respecto.
- 2ª Cuando existen fallas de mercado -como externalidades o bienes públicos- o falta de demanda: el Estado tiende a subsidiar a aquellos sectores que no serían atendidos por empresas privadas. Puede también financiar la ejecución de obras de infraestructura por un privado, o bien otorgarlas en concesión.
- 3ª Cuando existen sectores para los cuales se requiere una inversión cuantiosa. Hoy los mercados financieros y de capital han alcanzado un elevado nivel de recursos que pueden canalizarse masivamente en beneficio de obras o servicios de infraestructura, como ha sido demostrado en sectores como la energía eléctrica, las telecomunicaciones y las concesiones acogidas el D.F.L. N° 164, de 1991.

Por ello, en la actualidad se tiende a entregar a los privados tanto la propiedad como la gestión de la mayoría de las áreas de la infraestructura de uso público, tanto por razones de eficiencia como por la necesidad de allegar recursos para otras áreas consideradas prioritarias, como la salud, la educación y la vivienda. Asimismo, el Estado manifiesta una tendencia a modernizar la concepción de su gestión, reservándose una labor reguladora. Por cierto, la regulación no puede llevar a extremos que ahoguen o disminuyan la capacidad e iniciativa del sector privado.

Lo expuesto no obsta a una intervención estatal más directa en situaciones en las cuales los mercados no son adecuadamente eficientes, como sucede en la atención a sectores rurales, aislados geográficamente, en situación de marginalidad en zonas urbanas, o en circunstancias en las que otorgue un subsidio directo al usuario del respectivo bien o servicio.

d) **Función Respecto de Fallas en los Mercados:**

Es sabido que la competencia imperfecta, las externalidades negativas y los bienes públicos obstaculizan el adecuado funcionamiento de los mercados. Esto se aprecia de modo relevante en la infraestructura de uso público, sea porque en algunas de sus áreas existen monopolios legales o naturales (la telefonía local o los puertos estatales); sea porque algunas actividades relacionadas con la infraestructura provocan efectos negativos en el medio ambiente; sea porque muchos de los sectores de la infraestructura no permiten un acceso inexcluyente e inagotable a sus destinatarios, y se hace necesario encontrar

adecuados mecanismos de racionamiento de los bienes.

De ahí que corresponda al Estado velar, entre otras cosas, por un adecuado funcionamiento del sistema de precios; por la internalización de los costos por parte de los agentes que causan externalidades negativas; y por una suficiente cobertura de bienes, que alcance también a quienes carecen de recursos para proporcionárselos por sí mismos.

La desigualdad de oportunidades y la inequitativa distribución de la renta, que acompañan a las economías de mercado, admiten también la presencia estatal. La infraestructura, en cuanto herramienta de crecimiento, contribuye a superar estas situaciones, y a mejorar la calidad de vida de las personas. Piénsese, a modo de ejemplo, en los habitantes de zonas remotas o en personas en situación de marginalidad, como ya se ha mencionado.

Otro aspecto relevante que requiere algún grado de intervención estatal en los mercados se refiere a la calidad y seguridad de los bienes y servicios de infraestructura pública que se proporcionen. En cuanto a la calidad, se ha extendido la conciencia de establecer estándares de servicio adecuados y suficientes para los requerimientos actuales y futuros en este ámbito. En materia de seguridad, la autoridad puede también exigir el cumplimiento de ciertos requisitos que la garanticen en un grado razonable. Las normas sobre calidad y seguridad deben en todo caso evitar la regulación excesiva, entendiendo por tal la que provoca más costos que beneficios a la sociedad. Pero, al mismo tiempo, debe garantizarse adecuadamente los derechos de los consumidores, y otorgarles la posibilidad de obtener indemnización o reparación por el daño que se les cause.

e) ***Función de Equilibrio y Estabilización Macroeconómica.***

Dentro del marco macroeconómico, la implementación de políticas adecuadas sobre infraestructura de uso público resulta fundamental. Al quedar en el pasado el modelo nekeynesiano de un Estado empresario que mediante el gasto público superaba las recesiones o efectuaba labores de fomento, se tiende a un adecuado manejo de variables como los instrumentos monetarios, las tasas impositivas y la inversión estatal, que confluyen en procurar el crecimiento de la economía de las naciones en un contexto de estabilidad. Un importante desafío será conjugar en el futuro los montos de inversión que se espera aplicar para obras de infraestructura, con las políticas monetarias y de manejo del nivel general de precios.

C.- **LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LA INFRAESTRUCTURA DE USO PÚBLICO.**

La participación del sector privado en la infraestructura de uso público resulta cada vez más necesaria y aceptada, especialmente por su capacidad de gestión, de inversión y de innovación que lo hacen más eficiente que el sector público. A este respecto, resulta útil precisar el marco jurídico conceptual que tendrán los privados en materia de contratación de obras y servicios de infraestructura: si serán concesionarios, arrendatarios, meros operadores, si tendrán la plena propiedad de los factores de producción de bienes y servicios de infraestructura de uso público, etc.

Existe un cierto consenso en cuanto a que el sector privado puede asegurar una prestación óptima y continua de los mismos. El sector privado aparece hoy como un eficiente agente en esta materia, mucho menos expuesto a presiones corporativas o políticas tendientes a que no se pague un precio real por el respectivo bien, y por ello se habla de soluciones privadas a problemas públicos. Del mismo modo, el sector privado tiene una mayor capacidad para generar los recursos

necesarios para la implementación de proyectos en esta área

El sector privado no desconoce la labor rectora y garante del bien común que compete al Estado, lo que se traduce en una relación de subordinación en cuanto a las normas jurídicas que regulen cada área específica de la infraestructura, especialmente aquellas en las cuales se producen fallas del mercado. Así, por ejemplo, el Estado tiene potestad para regular materias como la fijación del precio en un monopolio natural -por cierto sobre la base de parámetros objetivos y con una instancia de reclamación-, las medidas ambientales que eviten que una determinada actividad cause externalidades negativas sobre el medio, o el establecimiento de normas sobre derechos de los consumidores, sobre libre competencia y competencia desleal.

Una dimensión fundamental en la relación entre Estado y empresa privada viene dada por la relación contractual que puede existir entre ambos. Destacan al respecto las concesiones de obras públicas y el financiamiento estatal para algunos proyectos. La certidumbre, la equidad de las condiciones y un mecanismo expedito de solución de controversias son características de una relación deseable en esta materia.

La competencia entre privados en aquellas áreas en que pueda darse, resulta muy positiva para mejorar los beneficios de la sociedad, pues con ella se evitan eventuales abusos de posición monopólica que pueden perjudicar la prestación de bienes o servicios de infraestructura productiva de uso público. De ello podría dar prueba la existencia de distintos portadores en la telefonía de larga distancia, e incluso en la telefonía local, y la competencia entre el transporte de carga por ferrocarril o por tierra. Esta competencia puede darse fundamentalmente dentro de un mismo mercado, cuando éste admite más de una sola empresa, o por el acceso a un mercado, cuando estamos en presencia de economías de escala.

Los proyectos de infraestructura, por su complejidad y elevado monto, requieren un mercado de capitales eficiente y transparente, con posibilidades equitativas de acudir libremente al financiamiento nacional o extranjero, y de otorgar garantías efectivas para responder de las obligaciones contraídas. La globalización y sofisticación financiera se desarrollan de mejor modo en un ambiente en el cual el Estado verifica la corrección de las operaciones, en lugar de regular anticipada y detalladamente las mismas, lo que tiende a entorpecerlas y encarecerlas. De allí que resulte imprescindible establecer un adecuado marco normativo para el financiamiento de las inversiones en este ámbito.

## **II.- INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE: DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL.**

### **A.- DESCRIPCIÓN DE LA ACTUAL SITUACIÓN INSTITUCIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE USO PÚBLICO.**

#### ***1) Esquema general: del nivel nacional al nivel local***

Los preceptos fundamentales que enmarcan la actuación de los órganos públicos en materia de infraestructura, aparte de sus propias normas, son la Constitución Política de la República y la Ley N° 18.575, de 1986, del Ministerio del Interior, Orgánica Constitucional de Bases de la Administración del Estado.

La Constitución establece que la finalidad del Estado es promover el bien común, dentro del rol subsidiario que se le asigna; señala que el Estado de Chile es unitario; que los órganos estatales deben someter su acción a la Constitución y a las normas dictadas conforme a ella y que tales órganos actúan válidamente previa investidura regular de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que señale la ley (artículos 1°, 3°, 6° y 7°). Los órganos de la

Administración del Estado sólo pueden ser creados por ley, cuya iniciativa exclusiva corresponde al Presidente de la República (artículos 60 N° 11 y 62 incisos 3° y 4°).

A su vez, la Ley de Bases de la Administración del Estado, establece que ésta se encuentra constituida por los Ministerios, las Intendencias, las Gobernaciones y los órganos y servicios públicos creados para el cumplimiento de la función administrativa, incluidos la Contraloría General de la República, el Banco Central, las Fuerzas Armadas y las Fuerzas de Orden y Seguridad, las Municipalidades y las empresa públicas creadas por ley (art. 1° inc. 2°).

La citada ley, resalta los principios mencionados, y señala que la Administración del Estado estará al servicio de la comunidad, atendiendo las necesidades públicas en forma continua y permanente; que las autoridades y funcionarios deberán velar por la eficiencia de la Administración, procurando la simplificación y rapidez de los trámites y el mejor aprovechamiento de los medios disponibles y establece que los órganos de la Administración del Estado deberán cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción, evitando la duplicación o interferencia de funciones. Por otra parte, dichos órganos actuarán por propia iniciativa en el cumplimiento de sus funciones o a petición de parte cuando la ley lo exija expresamente o se haga uso del derecho de petición o reclamo. Los procedimientos administrativos deberán ser ágiles y expeditos, sin más formalidades que las que establezcan las leyes y reglamentos (artículos 1°, 2°, 3°, 5° y 8°).

Esta misma ley instituye los criterios que contribuyen a resolver algunos problemas de ocurrencia frecuente en la administración pública, del modo que se expresa a continuación:

- *Contiendas de Competencia entre diversas autoridades administrativas*: serán resueltas por el superior jerárquico del cual dependan o se relacionen; si fueran autoridades dependientes o vinculadas con distintos Ministerios, decidirán en conjunto los Ministros correspondientes y, en caso de desacuerdo, lo hará el Presidente de la República (artículo 36).
- *Asunción de Servicio Público*: en aquellos lugares donde no exista un determinado servicio público, las funciones de éste podrán ser asumidas por otro, mediante la celebración de convenios entre los jefes superiores de tales servicios, aprobados por decreto supremo suscrito por los ministros correspondientes. Tratándose de servicios públicos de carácter regional, los convenios serán autorizados por resolución del Intendente (artículo 35).
- *Delegación de Facultades*: el ejercicio de las atribuciones y facultades propias puede ser delegado si se cumplen determinados requisitos: que la delegación sea parcial y referida a materias específicas; que los delegados sean funcionarios de la dependencia de los delegantes; que se notifique o publique -según corresponda- el acto de la delegación; que la responsabilidad por las decisiones administrativas que se adopten recaiga sobre el delegado y que la delegación tenga un carácter esencialmente revocable (artículo 43).

a) ***Presidente de la República y Ministros de Estado***

De acuerdo con la Constitución, el gobierno y la administración del Estado corresponden al Presidente de la República (artículo 24). Entre otras materias, tiene la iniciativa exclusiva para iniciar la tramitación de proyectos de ley relacionados con aspectos económicos, financieros y de administración pública. Ejemplo de ello es la iniciativa sobre el proyecto de Ley de Presupuestos (artículos 32 N° 1; 62 incisos 2°, 3° y 4°; y 64). El Presidente dispone además de la potestad reglamentaria: puede dictar reglamentos en todas aquellas materias que no sean de dominio legal, sin perjuicio de dictar además los reglamentos, decretos e instrucciones que crea convenientes para la ejecución de las leyes (artículo 32 N° 8).

Los Ministros de Estado son los colaboradores directos e inmediatos del Presidente de la República en el gobierno y la administración del Estado. Corresponde a la ley determinar el número y la organización de los ministerios (art. 33). Según la Ley de Bases de la Administración del Estado, los ministros deben proponer y evaluar las políticas y planes correspondientes, estudiar y proponer las normas aplicables a los sectores a su cargo, velar por el cumplimiento de las normas dictadas, asignar recursos y fiscalizar las actividades del respectivo sector (L. 18.575, art. 19).

La misma Ley señala que en cada Ministerio habrá una o más Subsecretarías, cuyos jefes superiores serán los Subsecretarios, en calidad de colaboradores directos e inmediatos del Ministro respectivo. Existirán además Secretarías Regionales Ministeriales, a cargo de un Secretario Regional Ministerial, quien representará al Ministerio en la respectiva Región y será designado oyéndose al Intendente. Asimismo, en la organización de cada Ministerio podrán existir, aparte de los mencionados, sólo los niveles jerárquicos de División, Departamento y Oficina, considerando la importancia relativa y el volumen de trabajo que signifique la correspondiente función (L. 18.575, arts. 20 a 24).

En el área de infraestructura, analizaremos el rol que juegan los Ministerios de Obras Públicas; Vivienda y Urbanismo; Transportes y Telecomunicaciones; Hacienda; Economía, Fomento y Reconstrucción; Mideplan; Secretaría General de la Presidencia, y entidades como la Comisión Nacional del Medio Ambiente y la Contraloría General de la República.

#### *b) Servicios Públicos.*

Son órganos administrativos encargados de satisfacer necesidades colectivas, de manera regular y continua. Están sometidos a la dependencia o supervigilancia del Presidente de la República, a través de los respectivos Ministerios, cuyas políticas, planes y programas les corresponde aplicar, aunque excepcionalmente puede haber servicios bajo la dependencia o supervigilancia directa del Presidente de la República (L. 18.575, art.25). Por ejemplo, la Dirección General de Aeronáutica Civil, SERVIU, el Servicio de Impuestos Internos, son servicios públicos relacionados con la infraestructura de uso público.

Los servicios públicos pueden ser centralizados o descentralizados. La descentralización puede ser funcional o territorial. Al mismo tiempo, la ley puede establecer la desconcentración de determinados organismos públicos (L. 18.575, arts. 25 a 35).

La descentralización administrativa consiste en entregar la administración de los intereses regionales y locales a órganos independientes del poder central, con personalidad jurídica y patrimonio propios (Silva Cimma, op. cit., pág. 96). Tratándose de la descentralización funcional, se entregan a órganos personificados e independientes del poder central un patrimonio y un conjunto de atribuciones tendientes a cumplir una finalidad de carácter nacional. En la descentralización territorial, la competencia del órgano está limitada desde el punto de vista geográfico (Silva Cimma, op. cit., pág. 160).

Por desconcentración se entiende la separación de atribuciones públicas, para ser desarrolladas por ciertas entidades con independencia relativa del poder central, aunque como mandatarios de éste; es consecuencia de una ley y se concreta en la entrega a subordinados jerárquicos de poderes de decisión y competencia propios (Enrique Silva Cimma, "Derecho Administrativo Chileno y Comparado; El Servicio Público", Santiago, 1995, pág. 95). La desconcentración es territorial cuando se ejerce a través de Direcciones Regionales, con dependencia jerárquica del Director Nacional del respectivo Servicio. No

obstante, para los efectos de la ejecución de las políticas y planes de desarrollo regional, estarán subordinados al Intendente, a través del Secretario Regional Ministerial que corresponda (L. N° 18.575, art. 30, inc. 2°). Existe desconcentración funcional cuando por ley se radican determinadas atribuciones en ciertos órganos del respectivo servicio (L. N° 18.575, art. 30, inc. 3°).

En la organización interna de los Servicios Públicos sólo podrán establecerse los niveles de Dirección Nacional, Direcciones Regionales, Departamento, Subdepartamento, Sección y Oficina. Si se trata de un Servicio Público de carácter regional, sólo podrán considerarse los niveles de Dirección, Departamento, Subdepartamento, Sección y Oficina. Lo anterior, sin perjuicio de niveles jerárquicos diversos u otras denominaciones que puedan establecerse por ley (L. 18.575, art. 29).

c) **Nivel Regional**

- **Constitución Política**

La Constitución establece que para efectos de gobierno y administración del Estado, el territorio de la República se divide en regiones y éstas en provincias. Para los efectos de la administración local, las provincias se dividirán en comunas (Constitución, art. 99). El gobierno de cada región reside en un intendente, de la exclusiva confianza del Presidente de la República, de quien es su agente natural e inmediato. La administración de cada región radica en un gobierno regional, que tiene por objeto el desarrollo social, cultural y económico de la región. El gobierno regional está constituido por el intendente y el consejo regional (Constitución, art. 100).

Al intendente corresponde presidir el gobierno regional y la coordinación, supervigilancia o fiscalización de los servicios públicos creados por ley para el cumplimiento de las funciones administrativas que operen en la región. Al Consejo Regional compete, entre otras, la función de aprobar los planes de desarrollo de la región y el proyecto de presupuesto del gobierno regional. Asimismo, el Consejo decidirá acerca de la inversión de los recursos contemplados para la región en el fondo nacional de desarrollo regional, sobre la base de la propuesta del intendente (Constitución, arts. 100 a 104).

**Ley sobre Gobierno Interior y Administración Regional**

La Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, contiene diversas normas que conviene conocer, por tener incidencia directa sobre la infraestructura de uso público.

1° **Gobierno Regional**

En materia de ordenamiento territorial, corresponde al Gobierno Regional (Ley 19.175, art. 17, letras b, d, e):

- Participar, en coordinación con las autoridades nacionales y comunales competentes, en programas y proyectos de dotación y mantenimiento de obras de infraestructura y de equipamiento en la región.
- Fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo en la región, sin perjuicio de las facultades que correspondan a las Municipalidades.

- Fomentar y propender al desarrollo de áreas rurales y localidades aisladas en la región, procurando la acción multisectorial en la dotación de la infraestructura económica y social.

Para el cumplimiento de sus funciones, entre otras, el gobierno regional tiene las siguientes atribuciones (L. 19.175, art. 20, letras c, d, f, g, i):

- Convenir con los ministerios programas anuales o plurianuales de inversiones con impacto regional.
- Disponer, supervisar y fiscalizar las obras que se ejecuten con cargo a su presupuesto.
- Aprobar los planes reguladores comunales e intercomunales, y emitir opinión sobre los planes reguladores regionales.
- Formular y priorizar proyectos de infraestructura social básica y evaluar programas, cuando corresponda.
- Aplicar tributos que graven actividades o bienes que tengan una clara identificación regional y se destinen al financiamiento de obras de desarrollo regional.

Cabe además mencionar que, en materia de formulación de planes y en la ejecución de programas destinados a la dotación de infraestructura social básica y al equipamiento urbano de las áreas metropolitanas, los gobiernos regionales deben actuar en coordinación con los ministerios, los servicios públicos y las municipalidades. Por área metropolitana se entiende la extensión territorial formada por dos o más centros de población unidos entre sí por espacios construidos y que comparten la utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos (Ley N° 19.175, artículo 103).

## 2° *Intendente*

En su calidad de órgano ejecutivo del gobierno regional le corresponde (L. 19.175, art. 24, letras a, b, d, e, k, l, o):

- Formular las políticas de desarrollo de la Región, teniendo en cuenta las políticas y planes comunales respectivos y aquéllos de carácter nacional.
- Someter al Consejo Regional los proyectos de planes y estrategias regionales de desarrollo y su modificación, así como proveer a su ejecución.
- Someter al Consejo Regional el proyecto de presupuesto regional y la distribución de los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.
- Coordinar, supervigilar o fiscalizar, según corresponda a los servicios públicos que operen en la región.
- Administrar, en los casos que determine la ley, los bienes nacionales de uso público.
- Promulgar los planes reguladores comunales e intercomunales.

### 3° *Consejo Regional*

Le corresponden las siguientes atribuciones (L. 19.175, art. 36, letras c, d, e):

- Aprobar los planes reguladores comunales.
- Aprobar, modificar o sustituir el plan de desarrollo de la región y el proyecto de presupuesto regional, y resolver la distribución de los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional que correspondan a la región.

### 4° *Seremis*

En el ámbito de la administración regional, existen las Secretarías Regionales Ministeriales, a cargo de un secretario regional ministerial, que junto con representar el o los ministerios respectivos en la región, son colaboradores subordinados al intendente en materias que sean de competencia del gobierno regional.

#### d) *Nivel Provincial.*

Las provincias cuentan con un Gobernador. A éste corresponde la administración superior de la respectiva provincia, así como la supervigilancia de los servicios públicos. Tendrá también las facultades que le delegue el intendente (L. 19.175, arts. 3, 4, 44, 45, 46, 47). Una atribución importante del gobernador es la de disponer las medidas de coordinación necesarias para el desarrollo de los programas de infraestructura económica y social básica (L. 19.175, art. 45 letra e)

En cada provincia debe existir, además, un Consejo Económico y Social Provincial, con labores de asesoría al gobernador (L. 19.175, arts. 48 a 51).

#### e) *Nivel Municipal.*

##### - *Constitución Política*

La Constitución establece que las municipalidades son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de la comuna. La administración local de cada comuna reside en una municipalidad, constituida por el alcalde y por el concejo. Asimismo, se contempla la existencia de un consejo económico y social comunal de carácter consultivo (Constitución, art. 107).

En materia operativa, las municipalidades podrán asociarse entre ellas para el cumplimiento de sus fines propios. Asimismo, los municipios y los demás servicios públicos existentes en la respectiva comuna deberán coordinar su acción en conformidad a la ley (ídem).

En el ámbito financiero, las municipalidades gozarán de autonomía para la administración de sus finanzas. La ley de Presupuestos podrá asignarles recursos para atender sus gastos, sin perjuicio de los ingresos que directamente se les confieran por ley o se les otorguen por los gobiernos regionales respectivos. Además, se encomienda a la ley establecer un mecanismo de redistribución solidaria de los ingresos propios ente las municipalidades del país, denominado

fondo común municipal (Constitución, art. 111).

- ***Ley Orgánica de Municipalidades (Decreto Supremo N° 662, del Ministerio del Interior, de 27 de agosto de 1992, que fija el texto refundido de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades)***

**1° Funciones y Atribuciones de las Municipalidades.**

Las Municipalidades tienen las siguientes atribuciones privativas (D.S. N° 662, art. 3°, letras a,b,c,e y f):

- Aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito público dentro de la comuna.
- Aplicar las disposiciones sobre construcción y urbanización en la forma que determinen las leyes, ajustándose a las normas técnicas de carácter general que para estos efectos dicte el ministerio respectivo.
- La planificación y regulación urbana de la comuna y la confección del plan regulador comunal.
- La promoción del desarrollo comunitario y la elaboración, aprobación y modificación del plan de desarrollo comunal.

Por otra parte, las Municipalidades podrán desarrollar directamente o con otros órganos de la Administración del Estado, funciones relacionadas con la protección del medio ambiente, el transporte y tránsito públicos, la vialidad urbana y rural, y la urbanización (D.-S. N° 662, art. 4°, letras c, h, i, j).

Para el cumplimiento de sus funciones, las municipalidades tendrán las siguientes atribuciones esenciales (D.S. N° 662, art 5°, letras a, b, c, h):

- Ejecutar el plan comunal de desarrollo y los programas necesarios para su cumplimiento.
- Elaborar, aprobar, modificar y ejecutar el presupuesto municipal.
- Administrar los bienes municipales y nacionales de uso público, incluido su subsuelo, existentes en la comuna.
- Aplicar tributos que graven actividades o bienes que tengan una clara identificación local y estén destinados a obras de desarrollo comunal, dentro de los marcos legales establecidos al respecto.

**2° El Alcalde y el Concejo**

El Alcalde es la máxima autoridad de la municipalidad y en tal calidad le corresponde su dirección y administración superior y la supervigilancia de su funcionamiento (D.S. N° 662, art. 49). Entre sus atribuciones relacionadas con la infraestructura, cabe mencionar (D.S. N° 662, art. 56, letras e, f, g, k, l):

- Administrar los recursos financieros de la Municipalidad, en conformidad a la Ley sobre Administración Financiera del Estado.

- Administrar los bienes municipales y nacionales de uso público de la comuna, incluido su subsuelo.
- Otorgar, renovar y poner término a permisos municipales.
- Coordinar el funcionamiento de la Municipalidad con los órganos de la Administración del Estado que corresponda, así como la acción de los servicios públicos.

Existen determinadas materias respecto de las cuales el Alcalde debe requerir el acuerdo del Concejo, entre las cuales se cuentan la aprobación del plan comunal de desarrollo y el presupuesto municipal; la aprobación del proyecto de plan regulador comunal y sus modificaciones; el establecimiento de derechos por los servicios municipales y por los permisos y concesiones; la aplicación de tributos que graven actividades o bienes de clara identificación local y que estén destinados a obras de desarrollo comunal; y el otorgamiento de concesiones municipales, su renovación y término (D.S. N° 662, art. 58, letras a, b, c, d, i).

A su vez, el Concejo tiene carácter normativo, resolutivo y fiscalizador, encargado de hacer efectiva la participación de la comunidad local y de ejercer las atribuciones que le encomiende la ley (D.S. N° 662, art. 61). Corresponden al Concejo las siguientes atribuciones (D.S. N° 662, art. 69, letras b, g):

- Pronunciarse sobre las materias que requieren su acuerdo, en los términos del art. 58 del D.S. N° 662.
- Recomendar al alcalde prioridades en la formulación y ejecución de los proyectos específicos y medidas concretas de desarrollo municipal.

### 3) **Ministerios directamente relacionados con la infraestructura.**

Existen diversos Ministerios directamente relacionados con la infraestructura, en cuanto les corresponde el diseño de políticas en esta materia y su implementación posterior. En este grupo se incluyen los Ministerios de Obras Públicas, de Transportes y Telecomunicaciones, y de la Vivienda y Urbanismo. De modo indirecto, pero relevante, intervienen en la infraestructura los Ministerios de Hacienda; de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Planificación y Cooperación (Mideplan). Al analizarse cada Ministerio, se hará referencia a los Servicios Públicos que se encuentran incluidos en su esfera de atribuciones.

#### a) **Ministerio de Obras Públicas**

El Estatuto de esta Secretaría de Estado se contiene en el Decreto Supremo N° 294, de 20 de mayo de 1984, del Ministerio de Obras Públicas.

##### 1° **Funciones y Atribuciones del M.O.P. (D.S. N° 294, arts. 1° a 3°)**

- Le corresponde el planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales y la coordinación de los planes de ejecución de las obras que realicen los servicios que lo constituyen.
- En materia de coordinación con otros Ministerios o instituciones del Estado que tengan por ley facultad para construir obras, tales organismos podrán encomendar al M.O.P. el estudio, proyección, construcción,

ampliación y reparación de las obras, conviniendo con él sus condiciones, modalidades y financiamiento.

- Le corresponde además aplicar las normas del Código de Aguas, así como las normas legales sobre defensas y regularización de los ríos, lagunas y esteros que se realicen con aporte fiscal, y la aplicación del D.F.L. N° 1.123, del Ministerio de Justicia, sobre construcción de obras de riego.
- Aplicar las normas del D.F.L. N° 164, de 1991, sobre Concesiones de Obras Públicas.

## 2° *Autoridades y Órganos del M.O.P.*

### ***Ministro de Obras Públicas***

Le corresponde especialmente (D.S. N° 294, art. 5°, letras a, b, c, g, i):

- Pronunciarse sobre los Planes de Estudios, proyectos y ejecución de Obras y sus prioridades, las que se someterán a la aprobación del Presidente de la República y se pondrán en conocimiento del Congreso Nacional.
- Pronunciarse antes del 1° de junio de cada año, sobre el Proyecto de Presupuesto para el año siguiente, y proponer al Presidente de la República las modificaciones pertinentes.
- Dictar las normas de coordinación de las actividades de los Servicios y las normas técnicas y administrativas generales a que deben sujetarse los trabajos de obras públicas.
- Someter a la aprobación del Presidente de la República los Reglamentos necesarios para el funcionamiento de los servicios a su cargo.
- Otorgar concesiones de uso o goce sobre bienes nacionales de uso público cuya administración corresponda al M.O.P. o a otras autoridades.

### ***Subsecretario de Obras Públicas (D.S. N° 294, art. 6°)***

Es el jefe administrativo del M.O.P. y le corresponde dirigir las relaciones públicas y promover la divulgación e intercambio de informaciones sobre las actividades de la Dirección General de Obras Públicas.

### ***Director General de Obras Públicas (D.S. N° 294, Título II, arts. 11 a 14)***

El D.S. N° 294, en la figura del Director General de Obras Públicas, crea un centro coordinador y director de la política de obras públicas en Chile. La Dirección General de Obras Públicas queda, en virtud de la ley, conformada por los siguientes servicios:

- Dirección de Planeamiento
- Dirección de Arquitectura
- Dirección de Riego
- Dirección de Vialidad
- Dirección de Obras Portuarias
- Dirección de Aeropuertos

- Dirección de Contabilidad y Finanzas.

Corresponde especialmente al Director General de Obras Públicas (D.S. N° 294, art. 13 letras a, d, g, j, l, m):

- Dirigir, coordinar y fiscalizar la labor de la Dirección General de Obras Públicas (D.G.O.P.), de sus Servicios dependientes y de aquéllos que le encomienda la ley.
- Contratar estudios, proyectos y ejecución de obras en la forma que lo determine el D.S. N° 294.
- Someter a la aprobación del presidente de la República, con la anuencia del Ministro de Obras Públicas e informe del Ministerio de Hacienda, la ejecución, reparación o conservación de las obras públicas fiscales por el sistema de concesiones.
- Ordenar la ejecución de obras a cualquiera de las Direcciones de Obras que no sean de su respectiva especialidad, cuando razones de interés público calificadas por el Ministro de Obras Públicas así lo aconsejen.
- El estudio, proyección, construcción y conservación de las obras de defensa de terrenos y poblaciones contra crecidas de corrientes de agua y regularización de las riberas y cauce de los ríos.
- Ejercer todas las atribuciones que el D.S. N° 294 confiere a los Directores de las direcciones que componen la D.G.O.P.

***Dirección de Planeamiento (D.S. N° 294, art. 14, letras a, b, c)***

Le corresponde especialmente:

- Coordinar y proponer, para la resolución del Ministro, la planificación, coordinación general y prioridad del plan general de estudios, proyectos y ejecución de las obras, de acuerdo con las necesidades del país, los programas gubernativos y los planes de los distintos servicios y empresas, cuyos objetivos deben conformarse con los Planes Nacionales de Desarrollo, los Planes Regionales y los Planes Reguladores e Intercomunales. Asimismo, le corresponderá estudiar la planificación y coordinación de las obras públicas no previstas en el D.S. N° 294, que le encomiende el Ejecutivo.
- Evacuar las consultas que le formule el Ministerio de Vivienda y Urbanismo destinadas a coordinar los planes y necesidades del M.O.P. con la planificación del desarrollo urbano.
- Estudiar y proponer a la D.G.O.P. las normas comunes aplicables en la ejecución de las obras.

***Dirección de Arquitectura (D.S. N° 294, art. 15)***

Le corresponde básicamente la realización del estudio, construcción, reparación y conservación de los edificios públicos que se construyen con fondos fiscales y de los edificios de instituciones fiscales, semifiscales y de administración autónoma

que se le encomienden específicamente.

***Dirección de Riego (D.S. N° 294, art. 16, letras a y b)***

Le corresponde el estudio, proyección, construcción, reparación y explotación de las obras de riego que se realicen con fondos fiscales. Igualmente, se le asignan las obras de saneamiento y recuperación de terrenos que se ejecuten con fondos fiscales. Un proyecto de ley en trámite de discusión parlamentaria propone sustituir el nombre de este organismo por el de "Dirección de Obras Hidráulicas"

***Dirección de Vialidad (D.S. N° 294, art. 17)***

Le corresponde especialmente:

- La realización del estudio, proyección, construcción, mejoramiento, defensa, reparación, conservación y señalización de los caminos, puentes rurales y sus obras complementarias que se ejecuten con fondos fiscales o con aporte del Estado y que no estén entregadas a otra Dirección del M.O.P.
- Tiene funciones relativas a la construcción de puentes.
- La construcción de caminos dentro de los radios urbanos cuando se trate de calles o avenidas que unan caminos públicos declarados como tales por decreto supremo.

***Dirección de Obras Portuarias (D.S. N° 294, art. 18)***

Le corresponde fundamentalmente la supervigilancia, fiscalización y aprobación de los estudios, proyectos, construcciones, mejoramientos y ampliaciones de toda obra portuaria, marítima, fluvial o lacustre, y del dragado de los puertos y de las vías de navegación que se efectúen por los órganos de la Administración del Estado, por entidades en que éste tenga participación o por particulares.

***Dirección de Aeropuertos (D.S. N° 294, art. 19)***

Especialmente, le corresponde la realización del estudio, proyección, construcción, reparación y mejoramiento de los aeropuertos, comprendiéndose pistas, caminos de acceso, edificios, instalaciones eléctricas y sanitarias y, en general, todas sus obras complementarias.

***Dirección de Contabilidad y Finanzas (D.S. N° 294, art. 20)***

Le corresponde especialmente preparar el presupuesto de los diversos organismos del M.O.P.

El M.O.P. cuenta además con otras Direcciones e instituciones relacionadas con recursos hidráulicos, a saber:

***Dirección General de Aguas (D.F.L. 1.122, de 1981; D.S. N° 294, art. 23)***

Le corresponden todas las funciones que le encomienda el Código de Aguas.

### ***Superintendencia de Servicios Sanitarios (Ley N° 18.902)***

Es un servicio funcionalmente descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sujeto a la supervigilancia del Presidente de la República a través del M.O.P. Le corresponde la fiscalización de los prestadores de servicios sanitarios y el control de los residuos líquidos industriales.

### ***Instituto Nacional de Hidráulica (D.F.L. N° 930, M.O.P., de 1967; D.S. N° 294, art. 116)***

Es una corporación autónoma y con personalidad jurídica propia, que se relaciona con el Gobierno a través del M.O.P. y tiene por objeto principal los estudios referentes al escurrimiento de fluidos y los demás fines establecidos en el D.F.L. N° 930.

### ***b) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.***

El estatuto de esta Secretaría de Estado se encuentra tratado en varios cuerpos legales, sin que exista una sola ley que contenga toda su reglamentación orgánica y funcional. Sus leyes fundamentales son: el D.L. N° 557, de 1974, que creó el Ministerio de Transportes, encargado de cumplir las funciones y ejercer las atribuciones que correspondían a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, a su vez regulada por el D.F.L. N° 88, de 1953, el D.F.L. N° 279, de 1960 y la Ley N° 16.723, de 1967; y el D.L. N° 1762, de 1977, referido a la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

La estructura orgánica del Ministerio de Transportes la conforman el Ministro y los Subsecretarios de Transportes y de Telecomunicaciones; y los demás departamentos dependientes de las Subsecretarías. Asimismo, dependen directamente del Ministro, como comisiones asesoras, la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Dependen igualmente del Ministro la Junta de Aeronáutica Civil, y las Secretarías Regionales Ministeriales de Transporte y Telecomunicaciones. Por último, la Empresa de Ferrocarriles del Estado; la Empresa Portuaria de Chile y la Empresa de Correos de Chile, se relacionan con el Presidente de la República, en un vínculo de supervigilancia, a través de este Ministerio.

#### ***1° Atribuciones del Ministro y los Subsecretarios***

##### ***- Ministro de Transportes y Telecomunicaciones***

Le corresponde especialmente:

- a) La programación, formulación, realización, y dirección de una política general de transportes, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República, (D.F.L. N° 279, art. 1°).
- b) En materia de tránsito público, propone y ejecuta las políticas relativas a esta área, sugiere y dicta las normas aplicables, y debe coordinar la actuación de los organismos públicos en esta área, pudiendo incluso dejar sin efecto sus resoluciones (Ley N° 18.060, de 1981, artículos 1° y 2°)
- c) En cuanto a telecomunicaciones, propone al Presidente de la República, las políticas que deben aplicarse y adopta todas las medidas técnicas normativas necesarias para orientar, controlar, dirigir, coordinar, fomentar, desarrollar, estructurar y organizar las telecomunicaciones del país. En

todo caso cuando dichas medidas técnicas signifiquen un mayor gasto, requerirán la visación del Ministerio de Hacienda ( D.L. N°1.762, art. 4°).

***Subsecretaría de Transportes (D.F.L. N° 279, art. 4°)***

Al Subsecretario se le asigna colaborar con el ministro y debe velar por la aplicación de los principios que informen la política de transportes del gobierno. Le corresponde especialmente:

- a) En materia de asesoría, colabora con el Ministro en la formulación, ejecución y control de la política de transportes, y en la supervigilancia y coordinación de la operación y desarrollo de todos los servicios y medios de transportes.
- b) En cuanto a estudios y fomento, debe elaborar los que sean necesarios para la mejor realización de la política de transportes. Se ocupa además del fomento e integración de las diferentes clases de transporte, y de sus servicios complementarios en un sistema nacional que satisfaga las necesidades generales del movimiento de personas y adecuado abastecimiento del país..
- c) En relación con la determinación de precios, debe analizar las solicitudes sobre implantación de nuevas tarifas a los diversos medios de transporte, las de alzas y rebaja de las existentes, de libertad total o parcial de éstas y proponerlas al Presidente de la República, por intermedio del Ministro, de acuerdo con los procedimientos fijados para cada caso, para su resolución cuando proceda.
- d) Tiene además facultades de supervigilancia y fiscalización sobre los distintos servicios y empresas de transporte; el estado, condiciones y situación del personal, material y, en general, de todos los demás factores que intervienen en el transporte ferroviario, marítimo, fluvial, lacustre y caminero, debiendo representar a las autoridades competentes las deficiencias y desperfectos en las correspondientes vías de comunicación.
- e) Respecto de los servicios de transporte, le corresponde autorizar la creación o ampliación y modificación de servicios de carácter ferroviario, marítimo, fluvial, lacustre y caminero, e intervenir en la entrega de éstos al servicio público y autorizarlos en los casos de organizaciones particulares.
- f) Debe velar por el cumplimiento y aplicación de las Leyes vigentes y que se dicten en el futuro sobre las diversas concesiones, sistemas, clases y medios de transporte; estudiar y proponer las modificaciones necesarias, y representar a las autoridades competentes el incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente decreto con fuerza de ley y otras normas sobre transportes.
- g) En el ámbito del transporte marítimo, lacustre o fluvial, debe informar al Ministro sobre las solicitudes de venta o arrendamiento de barcos nacionales al extranjero y dentro del país, y sobre las adquisiciones o arrendamientos de embarcaciones extranjeras, sean de carga, mixtas, de pesca o remolcadores.

- h) Respecto del transporte aéreo, debe informar al ministro de las solicitudes presentadas por las empresas de transporte aéreo, sobre compra, venta permutas, arrendamiento, hipotecas y demás contratos referentes a los elementos que intervienen en su actividad, como también sobre la autorización o rechazo de las solicitudes de enajenación al extranjero de aeronaves adquiridas con fondos o subvenciones otorgadas por el Estado.
- i) En materia de transporte terrestre, le corresponde autorizar los servicios urbanos, rurales, interprovinciales o internacionales de la locomoción colectiva de pasajeros y suspenderlos o cancelarlos, en caso de infracción a las disposiciones del presente decreto con fuerza de ley y demás normas sobre transportes, en conformidad a las leyes y convenios vigentes.

***Subsecretaría de Telecomunicaciones, (D.L. 1.762, art. 6°)***

Le corresponde especialmente:

- a) Proponer las políticas de Telecomunicaciones, y demás materias que se señalaron precedentemente de competencia del Ministro sobre Telecomunicaciones.
- b) Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas y disposiciones internas; de los tratados, convenios y acuerdos internacionales vigentes sobre Telecomunicaciones y de las políticas nacionales de Telecomunicaciones aprobadas por el Gobierno. Para ello, debe dictar las resoluciones, instrucciones y normas técnicas, de carácter general y obligatorias, necesarias para el Sector de Telecomunicaciones; y proponer las normas de carácter técnico y las orientaciones que se estimen necesarias para regular las actividades de investigación y desarrollo en esta área.
- c) Coordinar las Telecomunicaciones del país, controlar la ejecución de los planes y proyectos de desarrollo de las Telecomunicaciones, desde el punto de vista normativo, y requerir de las entidades que operen en el ámbito de las Telecomunicaciones y organismos públicos, los antecedentes e informaciones necesarias para el desempeño de su cometido.
- d) La aplicación y control de la Ley N° 18.168, de 1982, Ley General de Telecomunicaciones, y sus reglamentos, especialmente: informar sobre las solicitudes de concesión de servicios de telecomunicaciones, su suspensión, caducidad y término, con arreglo a la ley ; y efectuar la interpretación técnica de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen las telecomunicaciones, sin perjuicio de las facultades propias de los tribunales de justicia y de los organismos especiales creados por el D.L. N° 211, de 1973.
- e) Dentro del ámbito de la Ley General de Telecomunicaciones, debe además velar porque todos los servicios de telecomunicaciones y sistemas e instalaciones que generen ondas electromagnéticas, cualquiera sea su naturaleza, sean instalados, operados y explotados de modo que no causen lesiones a personas o daños a cosas ni interferencias perjudiciales a los servicios de telecomunicaciones nacionales o extranjeros o interrupciones en su funcionamiento. Del mismo modo, le corresponde controlar y supervisar el funcionamiento de los servicios públicos de

telecomunicaciones y la protección de los derechos del usuario, sin perjuicio de las acciones judiciales y administrativas a que éstos tengan derecho.

- f) En el ejercicio de éstas facultades el Subsecretario podrá adoptar todas las medidas que sean necesarias y aplicar las sanciones, administrativas que se establezcan en la legislación respectiva.

**2° Entidades, Servicios y Empresas relacionados con el Ministerio en el área de Transportes**

**- Comisión de Planificación de Inversiones de Infraestructura de Transportes (Oficio Reservado N° 17.800, de 1990).**

Esta Comisión pertenece al área de coordinación del Comité Interministerial de Infraestructura. La Comisión está formada por:

- a) Un Comité de Ministros, presidido por el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones e integrado por los Ministros de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Planificación y Cooperación; por el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, del Ministerio del Interior; por un representante del Ministro de Hacienda y por un representante del Ministro Secretario General de la Presidencia;
- b) Una Secretaría Ejecutiva; (SECTRA): esta Secretaría estará radicada administrativamente en el Ministerio de Planificación y Cooperación, aunque el Secretario Ejecutivo será designado por el Presidente de la República; y
- c) Unidades de Coordinación, una de Transporte Urbano y otra de Transporte Interurbano.

Corresponde especialmente a la Comisión (Oficio Reservado N° 17.800, N° 9):

- a) Formular y proponer planes estratégicos para el desarrollo de los sistemas de transporte urbano e interurbano, conociendo de las políticas pertinentes de desarrollo urbano y regional y de transporte.
- b) Proponer mecanismos para la participación del sector privado en la provisión de infraestructura de transporte y pronunciarse sobre los proyectos de inversión correspondientes.
- c) Formular y aprobar metodologías para la realización de estudios de evaluación técnico económica de inversiones en infraestructura de transporte, velando por la adecuada integración y consideración de los componentes de desarrollo urbano y regional así como de planificación física y ambiental.
- d) Coordinar la formulación de los programas de inversión en infraestructura de transportes, incluyendo sus fuentes de financiamiento.
- e) Conocer de los programas anuales de conservación de la infraestructura de transporte de uso público, urbana e interurbana.

- f) Delimitar las áreas geográficas, redes y localizaciones en las cuales quedará sujeto a la coordinación de la Comisión el desarrollo de planes y proyectos de inversión en infraestructura de transporte urbano e interurbano.
- g) Promover, a través de las respectivas Secretarías de Estado, la materialización de los planes y proyectos de transporte urbano e interurbano aprobados, asegurando la coordinación entre dichas Secretarías con el fin de que exista una adecuada coherencia entre las etapas de concepción, evaluación y ejecución de estos planes y proyectos.

***Transporte Terrestre: Empresa de Ferrocarriles del Estado (L. N° 19.170, de 1992)***

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, es una empresa autónoma del Estado, que se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y de Telecomunicaciones. Su objeto principal es establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transportes complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. Asimismo podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña.

Este objeto podrá realizarlo directamente o por medio de contratos u otorgamiento de concesiones o mediante la constitución, con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas que, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas. Los servicios de transporte complementarios sólo podrán prestarse por medio de contratos, concesiones o sociedades pactadas con terceros.

La administración y representación de la Empresa la ejercerá un Directorio compuesto de siete miembros, de libre designación del Presidente de la República, quien además designará a uno de ellos en calidad de Presidente. Corresponde especialmente al Directorio:

- a) Establecer las bases de licitación de los llamados a propuesta pública para los efectos de otorgar concesiones o constituir sociedades anónimas con terceros.
- b) Aprobar expresamente el texto de los contratos de concesión y los estatutos de las sociedades anónimas que acuerde constituir.

La ley N° 19.170 permitió la división de las operaciones de la EFE en tres áreas: mantención y operación de la vía, transporte de carga y transporte de pasajeros. El transporte de carga fue licitado al sector privado, adjudicándose dicho contrato la Empresa de Ferrocarriles del Pacífico S.A. (FEPASA). Esta última opera con autonomía, pagando peaje a la EFE por el uso de las vías.

En diciembre de 1995, el Presidente de la República anunció una nueva política de ferrocarriles, que pretende la modernización del transporte ferroviario de pasajeros. El principal objetivo de la propuesta del gobierno, es contar, al término de la década, con un sistema de servicios de ferrocarril de pasajeros eficiente, oportuno y competitivo en el área comprendida entre la V y la X Región, para lo cual se propone concesionar el conjunto de del servicio de transporte ferroviario de pasajeros de mediana y larga distancia entre Santiago y Puerto Montt. En el

contexto de la aplicación de esta propuesta, un estudio especializado señala que deberá especificarse de manera precisa la política a seguir en los siguientes temas (Bitácora Legislativa, PAL, 22-26 Enero '96):

a) Rol futuro de la EFE

La aplicación de esta propuesta producirá algunos cambios en el tipo de funciones que realiza actualmente la EFE, asignándosele más bien un carácter de entidad concesionante y reguladora del transporte ferroviario de pasajeros. Ello implica definir los aspectos sobre los cuáles recaerá tal regulación, y aquéllos que quedarán entregados a la libre decisión de los operadores del transporte de pasajeros y de la mantención de ña infraestructura ferroviaria.

b) Trabajadores de la EFE

Es necesario estudiar los efectos de los cambios propuestos tanto en lo referido a la planta de personal para adecuarla a las futuras necesidades de la empresa, como los impactos presupuestarios que implicará asumir esta política, en relación con eventuales indemnizaciones por término de contrato.

c) Deuda de la EFE

En el contexto de la puesta en marcha de esta propuesta de política, se deberá acordar la forma de resolver el pago de la deuda que tiene la EFE, que actualmente suma US\$ 140 millones. En tal sentido, la venta de activos inmobiliarios por parte de EFE aparece como una opción conveniente, toda vez que esta empresa posee apreciables extensiones de terreno en muchas ciudades del país. Se estima que EFE no debe conservar negocios inmobiliarios por la vía de asociación con terceros, una vez enajenados los respectivos terrenos, pues ello denotaría una competencia inadecuada con el sector privado.

d) Relación entre el plan de desarrollo ferroviario y las inversiones en vialidad interurbana

Es necesario obtener una adecuada complementación entre las políticas de desarrollo del sistema de transporte ferroviario de pasajeros con el plan de inversiones en vialidad interurbana. Ello es relevante, dado que los tramos de la Ruta N° 5 entre La Serena y Puerto Montt serán entregados en concesión durante el año 1996.

e) Asignación de fondos para la puesta en marcha del plan de modernización

La factibilidad real de desarrollar la presente política depende en gran medida de una adecuada y oportuna asignación de recursos financieros públicos y privados, dentro de su respectiva área de competencia.

f) Calendario de acciones futuras

Una vez anunciada la política de ferrocarriles por parte del Presidente, el siguiente paso lo constituye la preparación por la EFE de las bases de licitación de los diversos proyectos que forman parte de la propuesta, la

aprobación de las mismas y el inicio de las licitaciones. Dichas acciones deberán ser compatibles con el actual plan de rehabilitación establecido para EFE.

### **Sector Portuario:**

#### ***Empresa Portuaria de Chile (D.F.L. N° 290, de 1960)***

La Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, es una empresa autónoma del Estado, que se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Su objeto principal es la explotación, administración y conservación de puertos de la República, ejerciendo a su vez la función de autoridad portuaria. La Empresa también podrá efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos que opere o administre (D.F.L. N° 290, art. 4°). No estará comprendido dentro de su objeto, la entrega de servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa, ni el porteo en los recintos portuarios (D.F.L. N° 290, art. 5°). Tampoco podrán enajenarse ni gravarse en forma alguna los bienes inmuebles de la Empresa. Sin embargo, los bienes raíces que no estén ubicados en los recintos portuarios podrán enajenarse y gravarse con autorización otorgada por decreto supremo.

La Empresa podrá además dar en arrendamiento u otorgar concesiones de uso de bienes portuarios hasta por treinta años, salvo cuando la finalidad del arriendo o concesión solicitados sea ajena a la portuaria, en cuyo caso su duración no podrá exceder de diez años (D.F.L. N° 290, art. 8).

La Empresa será administrada por un Director de la confianza del Presidente de la República, quien será el Jefe Superior de ésta y la administrará asesorado por los funcionarios que él designe. Entre las atribuciones con que cuenta el Director, cabe destacar la de ejercitar la política portuaria y la de fijar, previa autorización del Presidente de la República, las tarifas que corresponde cobrar en los diferentes puertos o en el conjunto de ellos, por los servicios que preste la Empresa, y los derechos de inspección que deberán pagar las instalaciones portuarias particulares. El Director también fijará, previa autorización del Presidente de la República, las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la Empresa ejercer sus funciones ( Título III de La Ley).

La Empresa estará exenta de toda clase de impuestos, gravámenes, contribuciones, servicios, comisiones, multas o derechos fiscales, con excepción del impuesto a los servicios IVA (D.F.L. N° 290, artículo 25).

Actualmente se encuentra en el Congreso el Proyecto de Ley sobre modernización del Sector Portuario Estatal, el cual contempla, entre otros, los siguientes aspectos: EMPORCHI, se dividiría en nueve empresas autónomas; los frentes de atraque existentes podrían adjudicarse en concesión o arrendamiento incluso si existe un solo puerto, en este caso, con consulta a la Comisión Preventiva Central, (DL N° 211, Ley Antimonopolios); y los trabajadores de EMPORCHI que deban cesar en sus funciones y tengan una cierta antigüedad, percibirían una indemnización por parte del Estado.

Los principios generales de la política de desarrollo portuario, que inspiran este

proyecto de ley son los siguientes:

- a) Garantizar el acceso equitativo a los puertos a todas las empresas marítimas y operadores.
- b) Las tarifas portuarias deben reflejar costos reales de producción de los servicios, tratar de evitar subsidios cruzados, y minimizar los costos económicos y sociales de la operación del sistema portuario, especialmente los costos financieros que son tan significativos para las exportaciones.
- c) Maximizar la competencia, es decir, prevenir el ejercicio de poderes monopólicos.

***Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)***

La estructura Orgánica y Funcional de esta entidad está contenida en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de 1953 y sus posteriores modificaciones.

Su Director debe tener el grado de Almirante o Capitán de Navío en servicio activo, que depende militar y operativamente de la Comandancia en Jefe de la Armada, y en los asuntos de carácter administrativos de orden material se encuentra subordinado al Director General de los Servicios de la Armada, y en materia de personal al Director del Personal de la Armada. El Director ejerce el mando y dirección de los servicios del litoral y tendrá autonomía en sus decisiones en lo referente a la Marina Mercante Nacional, a la seguridad de la vida humana en el mar y al orden, seguridad y disciplina dentro de las jurisdicción marítima.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se organiza internamente en Departamentos, Divisiones, Secciones y otras dependencias, Las que serán fijadas por la Comandancia en Jefe de la Armada a propuesta del Director. El Litoral de la República se divide en Gobernaciones Marítimas y éstas en Subdelegaciones Marítimas y Alcaldías de mar.

En materia de funciones y atribuciones de DIRECTEMAR, cabe mencionar las siguientes:

- a) Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, y por el cumplimiento de las medidas de seguridad de las naves en los puertos de la República y de las faenas marítimas, fluviales y lacustres.
- b) Velar por el desarrollo y eficiencia de la Marina Mercante Nacional, como asimismo, por el estudio de la organización y desarrollo del transporte marítimo, fluvial y lacustre.
- c) Controlar y fiscalizar el material de las naves y artefactos navales para asegurar su eficiencia y las condiciones de navegabilidad de ellas.
- d) Ejercer la policía Marítima, Fluvial y Lacustre; ejercer la fiscalización y control de las playas y de los terrenos fiscales de playas colindantes con éstas en el mar, ríos y lagos y a lo largo de las costas del litoral y de las islas; y multar a los infractores de las Leyes y reglamentos vigentes y de los que se dicten concernientes a los servicios de la Marina Mercante Nacional.

- e) Otorgar títulos, matrículas, licencias, permisos y libretas de embarque en conformidad a la Ley.

### ***Transporte Aéreo***

Ante recientes anuncios oficiales sobre la adopción de medidas de política aeroportuaria por parte de la autoridad, se ha estimado conveniente referirse con mayor detalle a esta materia.

#### ***Junta de Aeronáutica Civil (D.F.L. N° 241, de 1960, y D.L. N° 2564, de 1979).***

Este organismo depende del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y tiene a su cargo la dirección superior de la aviación civil en el país. Está integrada por siete miembros, tres de los cuales son nombrados por el Presidente de la República, siendo los restantes el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, y el Subdirector de la Oficina de Planificaciones. Tiene además una Secretaría General.

A la Junta corresponde, en términos generales, ejercer la dirección de la aviación comercial en el país, siendo su principal labor la de calificar la reciprocidad con otros países, negociando permisos y convenios de tráfico aéreo bilateral y velando por el cumplimiento del requisito de seguro para operar una aeronave comercial.

Le corresponde especialmente, (D.F.L. N° 241, art. 6°):

- a) Ejecutar los decretos del Presidente de la República en materia de terminación, suspensión o limitación de servicios de transporte aéreo de empresas extranjeras, dictados por razones de reciprocidad o de seguridad nacional.
- b) Regular la capacidad de tráfico y aprobar las frecuencias de vuelo de los servicios de aeronavegación comercial.
- c) Promover la facilitación del transporte aéreo internacional, y aprobar, rechazar o proponer modificaciones de los acuerdos y convenios que sobre navegación aérea y facilidades mutuas celebren las compañías nacionales entre sí o con similares extranjeras.
- d) Aprobar o proponer la adopción de normas, reglas y procedimientos relacionados con el transporte aéreo y otros servicios de aeronavegación comercial.
- e) Supervigilar e inspeccionar los aeródromos, aeropuertos y los servicios de ayuda y protección de la navegación aérea.
- f) Elaborar el Plan General de Aeropuertos, previo informe de la Dirección de Aeronáutica, para la ayuda y protección de la navegación aérea, el que deberá ser sometido a la aprobación del Presidente de la República. En virtud de dicho Plan, debe distribuir y asignar los fondos para la construcción, conservación y modificación de aeropuertos y aeródromos e instalaciones para la ayuda y protección de la navegación aérea que consulten las leyes, con excepción de los destinados especialmente por ley a un aeródromo o servicio en particular; disponer de dichos fondos para los fines acordados; proponer las expropiaciones a que haya lugar; y

ordenar las obras y construcciones correspondientes, así como las adquisiciones que fueran necesarias.

- g) Los estudios, proyectos definitivos y las obras y construcciones de y en los aeropuertos y aeródromos, a excepción de algunos, serán ejecutados por el Ministerio de Obras Públicas, a cuya disposición deberán ponerse los fondos necesarios en cada caso. Los estudios y proyectos definitivos requerirán, en lo que se refiere a los aspectos técnicos aeronáuticos, de la colaboración y aprobación de la Dirección de Aeronáutica, en la forma que determine el reglamento. En este sentido, debe tenerse en consideración lo expuesto en el D.F.L. N° 164, de 1991, en cuanto a la posibilidad de acoger la construcción y operación de aeropuertos al sistema de concesiones de obras de infraestructura pública.

La Junta de Aeronáutica Civil podrá, en los casos que estime necesario, encomendar a la Dirección de Aeronáutica la inspección, en el aspecto técnico aeronáutico, de las obras que se ejecuten en los aeropuertos y aeródromos.

- h) En materia de tasas, derechos y tarifas, debe informar al Ministerio de Defensa Nacional sobre las tasas y derechos que deban cobrarse por el uso de aeropuertos y aeródromos, y de las instalaciones y servicios para la navegación aérea, como también sobre el programa de inversión anual de los fondos que se perciben por concepto de derechos, tasas, concesiones, contratos, subvenciones y multas.

Del mismo modo, debe proponer al Presidente de la República las tarifas del transporte aéreo, las que se entenderán aprobadas si no hubiera pronunciamiento sobre ellas dentro del plazo de 15 días; fijar las demás condiciones del transporte aéreo y de los servicios de aeronavegación comercial, y vigilar el cumplimiento de unas y de otras.

- i) Los acuerdos de la Junta de Aeronáutica Civil que autoricen el establecimiento de servicios aéreos de transporte público de pasajeros o carga de carácter regular o a itinerario fijo, y los que lo denieguen o declaren su caducidad, deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República, sin perjuicio de la facultad de la Junta de autorizarlos provisionalmente por seis meses, mientras se dicte el correspondiente decreto de concesión. La misma norma será aplicable a los servicios aéreos irregulares o no sujetos a itinerario fijo, cuando se soliciten por un plazo superior a seis meses o por un número de vuelos superiores a diez. Respecto de servicios aéreos de otra clase, así como de otras actividades aerocomerciales, la resolución corresponderá exclusivamente a la Junta de Aeronáutica Civil, pudiendo ésta delegar en alguno de sus miembros o en su Secretario General, la facultad de autorizar los casos urgentes e imprevistos que se presenten, debiendo dar cuenta a la Junta en la primera audiencia siguiente. (D.F.L. N° 240, art. 7°).

#### ***Dirección General de Aeronáutica Civil (Ley N° 16.752, de 1968)***

Es un organismo estrechamente relacionado con la Junta de Aeronáutica Civil. Depende directamente del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y está facultada para:

- a) Supervigilar y administrar todo lo relativo a aeródromos públicos. A ello se añade el deber de proporcionar asesoría técnica a la D.A.P. en los estudios, proyecciones, construcción, mantenimiento, reparación y mejoramiento de los aeródromos y sus instalaciones. Para ello, debe aprobar y calificar los terrenos en los cuales se proyecte construir aeródromos civiles y, asimismo, debe aprobar y calificar sus ampliaciones, modificaciones o mejoramientos.
- b) Otorgar concesiones y dar en arrendamiento o celebrar otra clase de actos o contratos relativos a los aeródromos y terrenos que administre.
- c) Organizar y controlar el tránsito aéreo del país, así como el control de tránsito aéreo de aeródromos públicos o particulares, cuando lo requiera la seguridad aérea.
- d) Administrar la infraestructura aeroportuaria. Propone al Presidente de la República las tasas y derechos que se cobrarán por el uso de aeródromos públicos de dominio fiscal y por el control del tránsito aéreo. Asimismo, determina la forma y el monto del cobro por concesiones a terceros, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos.
- e) Controlar el tránsito aéreo, para garantizar la seguridad de los vuelos.

Es importante destacar las fuentes de ingresos de la D.G.A.C, las cuales nos muestran una cierta ineficiencia en la asignación de recursos para una adecuada política aeroportuaria. Cabe señalar que las líneas aéreas y sus usuarios financian más del 70 % de los ingresos de la D.G.A.C., en tanto que el 30 % restante se financia a través de concesiones comerciales de todo tipo. Los ingresos de la D.G.A.C. no pasan a rentas generales de la nación. Dentro de éstos recursos se encuentran los siguientes:

- a) Fondos provenientes de la aplicación del reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos, entre los cuales se cuentan las tasas que a continuación se mencionan: de aterrizaje; por estacionamiento; por iluminación; por aproximación instrumental a la pista; por servicios en ruta; operacional; por servicios de radiocomunicaciones. Se incluyen además los siguientes derechos: de inscripción y certificación en el Registro de Aeronaves y de licencia de piloto; derechos aeronáuticos para las concesiones y derechos de embarque.
- b) Fondos destinados anualmente por la ley de presupuestos.
- c) Fondos provenientes del impuesto de 2 % sobre el monto de las facturas que pague la D.G.A.C., cuyo destino es financiar los costos de salud de los funcionarios de esta entidad ("Modernización del Sector Aeroportuario", María de la Luz Domper, Instituto Libertad y Desarrollo, n.d. 1995).

Con fecha 14.03.96, el Presidente de la República definió la política seguir en este sector, y anunció la creación de un Comité especial, integrado por los Ministros de Defensa, Hacienda, Secretaría General de la Presidencia, Obras Públicas y Transportes, encargado de determinar los plazos y formas para cumplir los siguientes objetivos:

- a) Una clara separación de ámbitos y funciones de los sectores públicos y privados. Los servicios comerciales y la ampliación de la infraestructura serán llevados adelante por consorcios particulares, mediante la modalidad de concesión. La responsabilidad aeronáutica permanecerá en manos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- b) La inversión, hasta el año 2.000, de cerca de US\$ 100 millones en mejoras en 13 aeropuertos regionales además del de Santiago. La mayor parte del financiamiento requerido para ello provendría del sector privado. Los proyectos que se ejecutarían son los siguientes:
- 1° Terminal de Santiago: se estima que los recursos serían de aproximadamente US\$ 40 millones, para habilitar un segundo módulo y puentes de embarque, y agregando e ello las necesidades de instalaciones para la carga en el recinto. El Comité Interministerial antes mencionado dispone de 3 meses para definir este proyecto. En la licitación del terminal de Santiago, se pondrá especial atención en el tiempo que los interesados estimen podrán entregar las nuevas instalaciones, pues se quiere contar con ellas, antes de 1999.
  - 2° Terminales de menor interés comercial: El Estado utilizará cerca de US\$ 5 millones para mejorar otros aeródromos de la red nacional, de menos interés comercial.
  - 3° Sistemas de navegación aérea: La DGAC destinará US\$ 60 millones para conservar y actualizarlos.
- c) En la aplicación de esta política, se usarán los mecanismos comprendidos en la Ley Orgánica de la DGAC y la Ley de Concesiones del MOP. Se postula además que el marco de los servicios aeronáuticos debe tener consistencia con la regulación de otros medios de transporte, por lo que se asumirán las materias de tarificación con consideraciones y criterios económicos similares a las que se aplican en los otros sectores de transportes.
- d) Se procurará el autofinanciamiento de la red aeroportuaria y del sistema de navegación civil, sobre la base de los recursos aportados por los usuarios.
- e) De acuerdo a lo expuesto, el programa de inversiones previsto es el que a continuación se menciona:
- 1° Santiago: Remodelación, Ampliación de Terminales de Pasajeros y Carga, por Privados, US\$ 40M .
  - 2° Arica y Antofagasta: Se mejorarán pistas con fondos estatales, US\$ 3,2 y US\$ 2,7 M.
  - 3° Calama: Nuevo Terminal de Pasajeros, Consorcios Privados, US\$ 1,5 M, (para 1998).
  - 4° Iquique y Puerto Montt: Nuevo Terminal de Pasajeros, Privados, US\$ 6 M cada uno.
  - 5° La Serena: Nuevo Terminal de Pasajeros, Privados, US\$ 2 M, (para 1998).
  - 6° Chillán: Nuevo Terminal de Pasajeros, Privados, US\$ 1,5 M, (para

- 1998).
- 7° Concepción: Nuevo Terminal de Pasajeros, Privados, US\$ 7,5 M, (para 1998).
- 8° Balmaceda y Puerto Natales: Nuevo Terminal de Pasajeros, Fiscal, US\$ 1,5 y US\$ 1 M, respectivamente, (para 1997).
- 9° Punta Arenas, Valdivia y Temuco: Remodelación de recintos de pasajeros y de cargas, el primero de éstos con aporte Fiscal y los otros dos, con aportes privados, US\$ 2,5; 1 y 1 millones respectivamente, (para 1998).

3° ***Entidades, Servicios y Empresas relacionados con el Ministerio en el área de Telecomunicaciones***

***Consejo de Desarrollo de las Telecomunicaciones.***

Este organismo se constituyó en virtud de la Ley N° 19.302, de 1994, y fue creado por 4 años con el objeto de promover el aumento de la cobertura del servicio público telefónico en áreas rurales y urbanas de bajos ingresos, con baja densidad telefónica. Le corresponde especialmente establecer el programa anual de proyectos subsidiables y sus prioridades y asignar, por concurso público, los proyectos y los subsidios para su ejecución.

c) **Ministerio de la Vivienda y Urbanismo (MINVU)**

1° ***Organización y atribuciones***

Su estatuto orgánico se encuentra establecido en el D.L. N° 1.305, de 19 de febrero de 1976.

Corresponde al MINVU formular y supervigilar las políticas nacionales en materia habitacional y urbanística y las normas técnicas para su cumplimiento, como asimismo la administración de los recursos que se le hayan entregado y la coordinación y evaluación metropolitana y regional en materia de urbanismo (D.L. N° 1.305, art. 4°). El MINVU estará integrado por el Ministro y su gabinete; por la Subsecretaría; por el Comité de Planificación y Coordinación y por las Secretarías Regionales Y Metropolitana (D.L. N° 1.305, art. 7).

2° ***Autoridades y órganos***

- ***Ministro de Vivienda (D.L. N° 1.305, art. 8)***

Es la autoridad superior del Ministerio, y le incumbe la formulación de la política habitacional y urbanística del Gobierno.

- ***Subsecretario de Vivienda (D.L. N° 1.305, art. 10)***

A diferencia del M.O.P., en que la autoridad operativa es el Director General de Obras Públicas, la ley del MINVU asigna al Subsecretario este rol. La Subsecretaría está integrada por el Subsecretario y su Secretaría; y las Divisiones de Desarrollo Urbano; Política Habitacional; Finanzas; Técnica de Estudio y Fomento Habitacional; Jurídica y Administrativa (D.L. N° 1.305, arts. 9° y 10°).

Entre otras funciones, en materia de infraestructura le corresponde (D.L. N° 1.305, art. 11, letras a, h): dictar o proponer al Ministro las normas técnicas y

administrativas nacionales, relativas a la planificación urbana y territorial, infraestructura, vivienda urbana y rural, equipamiento comunitario y edificación, a través de las divisiones que corresponda; y dirigir y coordinar la política relativa al bienestar habitacional de la población urbana o rural, en sus aspectos de asistencia técnica, social, económica, educacional y cultural.

- ***División de Desarrollo Urbano***

Es la División más importante de la Subsecretaría, y en materia de infraestructura le corresponde (D.L. N° 1.305, art. 12, letras a,b,c,e,f,g,l):

- a) Proponer la política nacional de desarrollo urbano y de infraestructura sanitaria, pavimentación y vialidad urbana.
- b) Elaborar los planes nacionales de desarrollo urbano, y coordinar a nivel nacional e interregional dichos planes. En este mismo sentido, tiene a su cargo revisar y proponer al Ministro para su aprobación, los planes reguladores, los límites urbanos y sus modificaciones.
- c) Efectuar los estudios técnicos para elaborar la legislación relativa al proceso de subdivisión de la tierra urbana, su urbanización y utilización.
- d) Coordinar y supervigilar, a nivel nacional, los planes y normas de servicios urbanos de electricidad, gas y telecomunicaciones en lo relativo al uso del suelo para el desarrollo urbano.
- e) Realizar el estudio y proponer la dictación de las normas técnicas nacionales de infraestructura y proponer las normas sobre instalaciones domiciliarias de agua potable, electricidad, gas teléfonos y pavimentación de vías urbanas y las normas de administración, explotación, conservación y mejoramiento de los servicios de agua potable y alcantarillado fiscales, municipales o particulares.
- f) Supervigilar el cumplimiento por parte de las Direcciones de Obras Municipales de la Ley general de Urbanismo y Construcciones y de toda otra norma legal o reglamentaria referida a la misma materia.
- g) Cautelar la generación de nuevas áreas urbanas en sectores rurales.

Algunas de estas facultades pueden ser ejercidas por los respectivos Seremis de Vivienda y Urbanismo.

- ***Servicios Regionales y Metropolitano de Vivienda y Urbanización (D.L. N° 1.305, Título III, arts. 25 a 29)***

Debe mencionarse a estos servicios, que son instituciones autónomas, relacionadas con el estado a través del MINVU, con personalidad jurídica y patrimonio propio, y ejecutores de las políticas, planes y programas que dicte el referido Ministerio. Para ello, les corresponde adquirir terrenos, formar loteos y preparar subdivisiones prediales, proyectar y ejecutar las urbanizaciones de los mismos; proyectar y ejecutar remodelaciones y edificación de poblaciones, conjuntos habitacionales, barrios o viviendas individuales y su equipamiento comunitario.

3) **Otros Ministerios y organismos públicos relacionados con la infraestructura de uso público**

a) **Ministerio de Hacienda**

1° **Estatuto Orgánico**

La Ley Orgánica del Ministerio de Hacienda, está contenida en el D.F.L. N° 7.912, de 1927, texto que es muy genérico, encontrándose el resto de las funciones de esta Secretaría de Estado en diversos cuerpos legales, que contemplan numerosas atribuciones específicas - más de 2.000- tantas, que no existe una adecuada recopilación de los mismos. En cuanto a la estructura orgánica de éste Ministerio, ésta viene dada por el Reglamento Orgánico de la Subsecretaría de Hacienda y por la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración. del Estado.

Sin embargo, en la práctica, la estructura orgánica de este Ministerio la organizan el Ministro y el Subsecretario, sobre la base de la planta de funcionarios existente, situación que se repite en el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

2° **Funciones y atribuciones del Ministerio de Hacienda.**

El Ministerio de Hacienda tiene como tarea el dirigir la administración financiera del Estado, proponer la política económica y financiera del gobierno en materias de su competencia y efectuar la coordinación y supervisión de las acciones que en virtud de ellas se ejecutan. Le corresponde especialmente:

- a) Elaborar el proyecto de presupuesto del Sector Público y dictar las normas para su ejecución.
- b) Administrar los recursos financieros del Estado.
- c) Amortizar y coordinar íntegramente las acciones financieras que en sus respectivas esferas de competencia realizan los distintos Ministerios y sus organismos dependientes o relacionados.
- d) Conocer e informar, antes de iniciarse su tramitación legislativa, toda iniciativa de orden financiero que implique gastos o endeudamiento del Sector Público.
- e) Intervenir en los acuerdos y tratados comerciales y financieros internacionales.

3° **Autoridades y Órganos del Ministerio de Hacienda.**

- **Subsecretaría de Hacienda, ( D.S. N° 4727, de 1957; Ley N° 18.575, de 1986).**

Le corresponde especialmente:

- a) Estudiar y someter a la consideración del Ministro de Hacienda todas aquellas materias que son de atribución de esa Secretaría de Estado; y revisar y presentar al Ministro todos aquellos asuntos que sean de su resolución;
- b) Proponer al Ministro los planes y medidas de orden general que corresponda aplicar para el mejor funcionamiento de los Servicios dependientes del Ministerio, y para el ejercicio de las atribuciones que las

leyes respectivas conceden al Ministerio de Hacienda, en relación con los organismos dependientes de éste.

- ***Dirección de Presupuestos (D.F.L. N° 106, de 1960)***

Le corresponde especialmente:

- a) Orientar y regular el proceso de formulación presupuestaria del Sector Público, analizar los proyectos de presupuesto presentados por los distintos organismos públicos y proponer la asignación de los recursos financieros del Estado.

Esta atribución implica en algún modo que la Dirección de Presupuestos actúa como instancia crítica de las demás entidades públicas, al realizar una labor de análisis de proyectos de inversión que debe ser sustentable por el organismo proponente.

- b) Preparar el presupuesto general del Sector Público aprobado por las autoridades correspondientes: realiza la programación global para llevar a cabo el presupuesto y establecer los mecanismos para supervigilar, regular y sancionar la ejecución del gasto público.

- ***Servicio de Impuestos Internos (D.F.L. N° 7, de 1980)***

Le corresponde especialmente:

- a) Aplicar y fiscalizar todos los impuestos internos actualmente establecidos o que se establezcan, fiscales o de otro carácter, en que tenga interés el Fisco y cuyo control no esté especialmente encomendado por la Ley a una autoridad diferente.

- b) Interpretar administrativamente las disposiciones tributarias, fijar normas, impartir instrucciones y dictar órdenes para la aplicación y fiscalización de los impuestos, supervigilando el cumplimiento de las leyes tributarias encomendadas al servicio, así como conocer y fallar como tribunal de primera instancia los reclamos tributarios que presenten los contribuyentes.

- ***Tesorería General de la República (D.F.L. N° 5, de 1963)***

Le corresponde especialmente recaudar, custodiar y distribuir los fondos y valores fiscales, algunos ingresos municipales, y, en general, los de todos los servicios públicos. También efectúa el pago de las obligaciones del Fisco y la cobranza judicial o administrativa, con sus respectivos reajustes, intereses y sanciones, de los impuestos, patentes, multas y créditos del sector público, salvo aquellos que constituyen ingresos propios de los respectivos servicios.

- ***Servicio Nacional de Aduanas (D.F.L. N° 329, de 1979)***

Le corresponde vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, así como de las zonas francas que operan en el país, además de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, a la exportación, y otros que determinen las leyes.

Actualmente se encuentra en tramitación un proyecto de ley que procura modernizar y flexibilizar el régimen de personal de este Servicio.

- ***Superintendencia de Valores y Seguros (DL N° 3.538, de 1980).***

Le corresponde especialmente regular y fiscalizar a los agentes del mercado de valores, entre ellos a las sociedades anónimas abiertas; a los intermediarios de valores, ya sea bolsas, corredores de bolsa, seguros y agentes de valores; a los inversionistas institucionales, entre ellos las compañías de seguros, fondos mutuos, fondos de inversión y fondos de capital extranjero; y a las sociedades clasificadoras de riesgos de empresa.

- ***Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.(D.L. N° 1.097, de 1975)***

Le corresponde especialmente fiscalizar a las empresas bancarias, cualquiera sea su naturaleza, y a las entidades financieras cuyo control no está encomendado por ley a otra institución; así como fiscalizar las empresas cuyo giro consiste en la emisión de tarjetas de crédito o la operación de cualquier otro sistema similar, siempre que dichos sistemas importen que el emisor contraiga habitualmente obligaciones de dinero para el público o con ciertos sectores o grupos específicos de él.

Se encuentran comprendidas en la facultad de fiscalizar las de aplicar o interpretar las leyes, reglamentos y demás normas que rigen a las empresas vigiladas.

El artículo 8° del D.L. N° 1.097 contiene una interesante disposición, relativa al financiamiento de este organismo, que es otorgado por las mismas entidades sujetas a su regulación, algo que se procura implementar de un modo análogo en el proyecto de ley que establece un nuevo marco regulatorio para el sector sanitario.

Señala esta norma que los recursos para el financiamiento de la Superintendencia serán de cargo de las instituciones fiscalizadas. La cuota que corresponda a cada institución será del uno por mil semestral del término medio del activo de ella en el semestre inmediatamente anterior, según conste en los balances y estados de situación que estos organismos presenten.

- ***Banco del Estado de Chile (D.L. N° 2.079, de 1979)***

Le corresponde especialmente prestar servicios bancarios y financieros con el fin de favorecer el desarrollo de las actividades, operaciones e inversiones propias de los bancos comerciales y de fomento; así como promover activamente la inversión, fomentando el ahorro nacional y canalizando recursos de largo plazo hacia todos los sectores de la economía y, además debe adecuarse a los avances tecnológicos y profesionales que imperan en el mercado, permitiendo que la institución cumpla con los mayores estándares de eficiencia y productividad de la industria bancaria.

Es importante señalar -sin entrar a discutir sobre la conveniencia de la existencia de un banco estatal- que, dado el carácter público de esta entidad, su intervención puede ser relevante al momento de decidir apoyar financieramente la realización de obras de infraestructura de uso público.

b) *Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción*

*1° Estructura orgánica*

Corresponde a este Ministerio formular y efectuar el seguimiento de las políticas orientadas a generar un crecimiento sostenido, con progresiva equidad en la distribución de sus frutos.

La organización y funciones de esta Secretaría de Estado se encuentran dispersas en varios cuerpos legales y reglamentarios. El D.F.L. N° 88, de 1955, establece las atribuciones del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y su organización en dos Subsecretarías, la de Economía, Fomento y Reconstrucción, y la de Transportes, que se traspasó mas adelante al Ministerio de Obras Públicas, antes de la creación del Ministerio de Transportes, donde hoy se encuentra radicada. El año 1976, en virtud del D.L. N° 1.626, se creó la Subsecretaría de Pesca, dependiente de este Ministerio, cuya organización, funciones y atribuciones serían luego determinadas por su Ley Orgánica, contenida en el D.L. N° 2.442, de 1978.

Dentro del marco legal existente, de cada una de éstas Subsecretarías dependen Unidades, Departamentos y Servicios. Es así como bajo la dependencia de la Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción, se encuentran los Departamentos Administrativo, de Asesoría Jurídica, de Política Comercial e Industrial, de Comercio Exterior, de Cooperativas, de Propiedad Industrial, el Servicio Nacional del Consumidor, la Fiscalía Nacional Económica, Instituto Nacional de Estadísticas, Servicio Nacional de Turismo, Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas, y las Secretarías Regionales Ministeriales. De la Subsecretaría de Pesca, depende el Servicio Nacional de Pesca.

Sin embargo, existe una dicotomía en este Ministerio, entre su marco regulatorio legal y la práctica. El Ministro y el Subsecretario han reorganizado el Ministerio en Divisiones, no reconocidas formalmente, que agrupan Unidades que sí tienen existencia legal. Llama la atención el tipo de organización no jerárquica y de agrupación en áreas de trabajo, lo que implica necesariamente una mejor racionalización de los recursos humanos, evitando la dispersión de conocimientos. Tales Unidades son las siguientes:

a) División de Desarrollo Productivo

Está integrada por la Unidad de Estudios Económicos, y por la Unidad de Comercio Exterior.

b) División de Desarrollo de Mercados

Se encuentra integrada por el Departamento de Propiedad Industrial, y Departamento de Cooperativas. En relación al Departamento de Propiedad Industrial, existe en discusión un proyecto de ley que transforme este Departamento en un Instituto independiente, bajo la dirección del Ministro, lo mismo se planea para el Departamento de Cooperativas.

c) División Jurídico-Legislativa

La componen el Departamento de Asesoría Jurídica, e inicialmente el Departamento Administrativo, pero en la actualidad éste último depende directamente de la Subsecretaría de Economía.

El Ministerio de Economía se ha transformado en una Secretaría de estudios, orientada al

desarrollo productivo y del comercio.

2° ***Autoridades y Órganos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, dependientes o relacionados con éste.***

- ***Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción ( D.F.L. N° 88, de 1955)***

Le corresponde formular las políticas orientadas al fomento de la actividad productiva del país. En particular, debe diseñar un plan general de política comercial y adoptar las medidas que estime convenientes para la mejor orientación, coordinación, fomento y desarrollo del comercio interno y externo.

- ***Comisión Nacional de Riego (D.L. N° 1.172, de 1975)***

Le corresponde especialmente asegurar el incremento y mejoramiento de la superficie regada por el país; planificar, estudiar y elaborar proyectos integrales de riego; y supervigilar, coordinar y complementar la acción de los diversos organismos públicos y privados que intervienen en la construcción, destinación y explotación de obras de riego.

- ***Superintendencia de Electricidad y Combustibles.(L. N° 18.410, de 1985)***

Le corresponde especialmente fiscalizar y supervigilar el cumplimiento de las disposiciones legales sobre generación, producción, almacenamiento, transporte y distribución de combustible líquido, gas y electricidad, para verificar que la calidad de los servicios que se prestan a los usuarios sea la señalada en dichas normas.

- ***Corporación de Fomento de la Producción (Ley N° 6.640, de 1941; y D.F.L. N° 211, de 1960)***

Le corresponde especialmente:

- a) Promover el desarrollo de las actividades productivas del país, a través de actividades de Fomento, Gestión de Empresas, Investigación y Desarrollo.
- b) Otorgar créditos y avales al sector privado para el desarrollo de proyectos de inversión, cuya finalidad sea incrementar la producción, generar empleo, aumentar la productividad y el nivel tecnológico de las empresas nacionales. Asimismo, debe asegurar la igualdad de oportunidades de acceso a esos servicios por parte de la pequeña empresa, por medio de la operación de su filial, el Servicio de Cooperación Técnica (SERCOTEC).
- c) Impulsar las investigaciones aplicadas al desarrollo productivo con los objetos de facilitar la generación de inversiones, promover el aprovechamiento de los recursos naturales del país y la modernización tecnológica de la producción.
- d) Supervigilar la operación de sus empresas filiales y fijar el marco general en que éstas deben desenvolverse, administrando las acciones y derechos que les correspondan. Esta última función tiene particular importancia en materia de infraestructura, en atención a que estas facultades de supervigilancia y reguladoras, son ejercidas sobre las Empresas Sanitarias

del país, por su carácter de filiales de CORFO.

- ***Servicio Nacional del Consumidor (Ley N° 18.959, de 1990)***

Le corresponde especialmente informar, educar y orientar a los consumidores en la defensa de sus derechos. Para cumplir este objetivo debe difundir, fiscalizar y denunciar a los tribunales competentes las infracciones a las normas sobre protección al consumidor. Tiene especial tuición sobre la Ley N° 18.223, de 1984 que contiene normas primarias sobre derechos de los consumidores, materia sobre la cual existe una iniciativa legal más completa en trámite en el Congreso Nacional.

Otras entidades que se relacionan con el Gobierno a través de la Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción, y que pueden tener incidencia sobre aspectos de infraestructura de uso público, son las que a continuación se indican:

- El Instituto Nacional de Estadísticas (Leyes N°s. 17.334 y 17.374).
- El Servicio Nacional de Turismo (D.L. N° 1.224, de 1975).
- El Instituto Nacional de Normalización .
- Fiscalía Nacional Económica (D.L. N° 211, de 1973, y D.L. N° 2.760, de 1979).

Finalmente, cabe mencionar al Comité de Inversiones Extranjeras, al cual se refieren el D.L. N° 600, de 1974, y la Ley N° 18.904.

c) ***Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN)***

***1° Funciones y Atribuciones del Ministerio (Ley N° 18.989, de 1990)***

Esta Secretaría de Estado está encargada de colaborar en el diseño y aplicación de políticas, planes y programas de desarrollo nacional y regional. Le corresponde además proponer las metas de inversión pública y evaluar los proyectos de inversión financiados por el Estado. Debe coordinar las diferentes iniciativas del sector público encaminadas a erradicar la pobreza. Asimismo, debe orientar la cooperación internacional que el país reciba y otorgue.

Para ello se le encomienda lo siguiente:

- a) Efectuar los estudios, análisis y proposiciones relativos al desarrollo nacional, en sus aspectos global, sectorial y regional, oyendo las propuestas de los diferentes sectores involucrados.
- b) Proponer anualmente al Presidente de la República las metas de inversión pública sectorial y regional necesarias para la preparación del proyecto de ley de presupuesto de entradas y gastos de la nación.

El Ministerio podrá efectuar estudios de pre-inversión en todas aquellas materias que estime conveniente para el cabal desempeño de la función de evaluar los proyectos de inversión a ser financiados por el Estado. Dichos estudios podrán versar sobre todos los aspectos específicos del desarrollo nacional, regional, o sectorial, estén o no ligados a obras o constituyan etapas de evaluación, proyección o planificación de dichas obras o de cualquier actividad del Estado relativa a la

inversión pública.

- c) Establecer los criterios de evaluación económica y social para los proyectos de inversión financiados directa o indirectamente por el Estado y colaborar con el Ministro de Hacienda en la definición de normas de financiamiento para planes y proyectos de desarrollo, en especial de aquellos sustentados total o parcialmente con recursos externos.
- d) Orientar la aplicación de la política de cooperación internacional, adecuándola a las necesidades de recursos de los diferentes programas y proyectos del país en todas las áreas de desarrollo.
- e) Coordinar su labor con otros organismos públicos:

Con la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, en relación con los proyectos de presupuestos anuales que presentan los ministerios, las intendencias, las instituciones descentralizadas y empresas del Estado.

Con los Ministerios del Interior y de Hacienda en la preparación del proyecto de presupuesto del Fondo Nacional de Desarrollo Regional;

Con los intendentes, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales de Planificación y Coordinación, asesorándolos en la formulación y elaboración de políticas, planes y programas de desarrollo y presupuestos de inversión regionales.

## 2° *Autoridades y Órganos del Ministerio.*

La organización del Ministerio incluye la Subsecretaría respectiva; la División de Planificación, Estudios e Inversión; la División de Planificación Regional; la División Social, la División Jurídica y la División Administrativa; y las Secretarías Regionales Ministeriales de Planificación y Coordinación. Se relaciona también con MIDEPLAN el Fondo de Solidaridad e Inversión Social (FOSIS).

### - *Divisiones*

#### *Planificación, Estudios e Inversión*

Tiene a su cargo la realización de los estudios, proposiciones y demás trabajos que sirvan de base para la identificación y elaboración de proposiciones de políticas globales y sectoriales del Ministerio, así como la mantención de proyectos del sector público y la evaluación de los mismos. De igual modo, le corresponderá evaluar el impacto en el medio ambiente de los planes y proyectos de desarrollo nacional y regional.

#### *Planificación Regional*

Le corresponde la realización de los estudios y otras labores destinadas a identificar y elaborar proposiciones de políticas y planes y presupuestos de inversión regionales, así como apoyar técnicamente a las Secretarías Regionales Ministeriales de Planificación y Coordinación.

## **Social**

Le corresponde asesorar al Ministro de Planificación y Cooperación en la armonización de las diferentes iniciativas del Estado encaminadas a erradicar la pobreza y combatir el desempleo.

### - **Secretarías Regionales Ministeriales.**

Corresponde al SEREMI de Planificación y Cooperación:

- a) Integrar la secretaría técnica del Intendente y cumplir las siguientes funciones:

Preparar las políticas, los planes, programas de desarrollo y presupuesto regional, ajustándose a los planes nacionales, y teniendo en cuenta las demandas de la comunidad regional. Debe también apoyar al Intendente en la evaluación del cumplimiento de las políticas y de los planes, programas, proyectos y presupuesto regional

Evaluar los proyectos a ser financiados por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional y estudiar su coherencia con las estrategias regionales de desarrollo;

Efectuar análisis permanentes de la situación socio-económica regional y hacer las evaluaciones que procedan.

- b) Prestar asesoría a otras entidades regionales, provinciales y locales:

En materia de planificación y administración presupuestaria, a las gobernaciones, a las municipalidades, a los servicios públicos y demás organismos estatales de la región, y a solicitud de éstos.

Colaborar con las municipalidades, y a solicitud de ellas, en la generación, diseño y evaluación de proyectos de inversión comunal.

- c) Deben además identificar las áreas y sectores de extrema pobreza o de mayor atraso en la respectiva región y proponer políticas, programas o acciones destinadas a superar tales situaciones.

### - **Fondo de Solidaridad e Inversión Social "FOSIS"**

Se trata de un servicio público funcionalmente descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es financiar en todo o parte planes, programas, proyectos y actividades especiales de desarrollo social, los que deberán coordinarse con los que realicen otras reparticiones del Estado, en especial con el Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Está sometido a la supervigilancia del Presidente de la República., con quien se relacionará por intermedio de MIDEPLAN. Su dirección corresponde a un Consejo, integrado por el Ministro de Planificación y Cooperación, quien lo presidirá; el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, o su representante; una representante de alguno de los organismos del Estado que desarrolle actividades relacionadas con la mujer, y cuatro Consejeros designados por el Presidente de la República (Ley N° 18.989, art. 11).

Este Fondo podrá financiar actividades cuya finalidad sea propender al desarrollo de los sectores mas pobres que viven en el área rural, y cuyas actividades sean agropecuarias, pesqueras o mineras, especialmente en lo relativo a transferencia tecnológica, asistencia crediticia, electrificación, agua potable, caminos, sistemas de comunicación, salud y educación, sin perjuicio de las facultades y de las obligaciones que corresponden a los Ministerios respectivos (Ley N° 18.989, art. 9°).

d) **Ministerio Secretaría General de la Presidencia (Ley n° 18.993, de 1991)**

Este Ministerio tiene carácter político y, precisamente por ello, su labor es importante en cuanto a una posible modernización de nuestra institucionalidad en materia de infraestructura. Entre sus funciones destacan las siguientes:

- Asesorar directamente al Presidente de la República, al Ministro del Interior y a cada uno de los Ministros, proveyéndoles de las informaciones y análisis político-técnicos necesarios para la adopción de las decisiones que procedan.
- Propender al logro de una efectiva coordinación programática general de la gestión del Gobierno.
- Informar al Ministro del Interior respecto de la necesidad de introducir innovaciones a la organización y procedimientos de la Administración del Estado.
- Prestar asesoría al Presidente de la República, al Ministro del Interior y a cada uno de los ministros, en materias políticas, jurídicas y administrativas, como asimismo asesorar al Presidente de la República y al Ministro del Interior y a los demás Ministros, cuando así o requieran, en lo referente a las relaciones del gobierno con el Congreso Nacional, con los partidos políticos y otras instituciones sociales, en coordinación con el Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
- Una de sus Divisiones, la División Jurídico-Legislativa, asesora jurídicamente al Presidente de la República, para cuyo efecto podrá requerir informes a los Ministerios; efectuar la revisión técnico legal y la coherencia global de los decretos supremos; participar en la elaboración de la agenda legislativa del Gobierno y en la revisión y estudio de los anteproyectos respectivos; hacer el seguimiento de los proyectos de ley en trámite parlamentario, y llevar un archivo de las iniciativas legales en trámite y de su estado de avance.

e) **Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (Ley N° 18.359 y D.F.L. N° 1-L. 18.359, de 1985, Ministerio del Interior)**

Debe hacerse mención de este organismo, dependiente del Ministerio del Interior, por cuanto la ley le asigna la función de velar por el desarrollo regional, al encomendarle las funciones de estudiar y promover políticas de desarrollo regional, provincial y local; y coordinar su aplicación con los restantes organismos de la Administración del Estado

Para los efectos del presente documento, es relevante la misión que se le asigna de colaborar con el Ministro del Interior con el estudio de la racionalización de las estructuras, funciones y procedimientos de las instituciones y organismos que integran la Administración civil del Estado, con el fin de mantenerlas permanentemente adecuadas a las necesidades del país, para que éste formule al Presidente de la República las proposiciones que sean pertinentes.

f) *Comisión Nacional del Medio Ambiente - CONAMA (Ley N° 19.300)*

Especial relevancia en materia de infraestructura cobra este organismo, así como las Comisiones Regionales del Medio Ambiente, en cuanto les corresponde aplicar la normativa contenida en la Ley N° 19.300, de 1994, Orgánica Constitucional de Bases del Medio Ambiente. La CONAMA está sometida a la supervigilancia del Presidente de la República a través del Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Se trata de una entidad cuyos órganos son el Consejo Directivo, la Dirección Ejecutiva, el Consejo Consultivo y las Comisiones Regionales del Medio Ambiente.

Corresponden a la Comisión, entre otras funciones, proponer al Presidente de la República las políticas ambientales del gobierno, y administrar el sistema de evaluación de impacto ambiental a nivel nacional, coordinar el proceso de generación de las normas de calidad ambiental y determinar los programas para su cumplimiento. Cabe mencionar que el sistema de evaluación de impacto ambiental que contempla la Ley N° 19.300 en el párrafo 2° de su Título II, incluye diversos proyectos o actividades propios del ámbito de la infraestructura. A manera de ejemplo, se mencionan:

- Los acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización del art. 294 del Código de Aguas; presas, drenaje, desecación, dragado, defensa o alteración, significativos, de cuerpos o cursos naturales de aguas.
- Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan alterar las áreas protegidas.
- Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos.
- Planes regionales de desarrollo urbano, planes intercomunales, planes reguladores comunales, planes seccionales, proyectos industriales o inmobiliarios que los modifiquen o que se ejecuten en zonas latentes o saturadas; y Proyectos de Desarrollo Urbano o Turístico, en áreas no comprendidas dentro de dichos planes.
- Oleoductos, gasoductos, ductos mineros u otros análogos.
- Proyectos de saneamiento ambiental, tales como sistemas de alcantarillado y agua potable, plantas de tratamiento de aguas o de residuos sólidos de origen domiciliario, rellenos sanitarios, emisarios submarinos, sistemas de tratamiento y disposición de residuos industriales líquidos o sólidos.

En cuanto a su Consejo Directivo, éste se encuentra integrado por el Ministro Secretario General de la Presidencia, quien lo presidirá, y por los Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción; Obras Públicas; Agricultura; Bienes Nacionales; Salud; Minería; Vivienda y Urbanismo; Transportes y Telecomunicaciones, y Planificación y Cooperación. Es decir, participan en este Consejo todos los ministros relacionados con la infraestructura de uso público. Entre otras funciones le corresponde velar por la coordinación en materia ambiental entre los ministerios, organismos y servicios públicos; y proponer al Presidente de la República proyectos de ley y actos administrativos relativos a materias ambientales.

**g) Contraloría General de la República**

Importa al tema de infraestructura la fiscalización de los actos administrativos y de los contratos celebrados por los particulares con los diversos organismos de la Administración del Estado, como los Ministerios, las Municipalidades y las empresas estatales.

El artículo 87 de la Constitución Política del Estado, entrega a la Contraloría General de la República, la fiscalización de los actos administrativos del Estado, en materia de control de juridicidad y de examen de cuentas. A su vez, el estatuto orgánico de la Contraloría se contiene en la ley N° 10.336, de 1952, cuyo texto refundido fue fijado por el Decreto de Hacienda N° 2.241, de 1964. Una de las Divisiones en que se encuentra organizada la Contraloría es la División de Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas y Transporte, lo que denota un tratamiento unitario por parte de este organismo a los aspectos relacionados con la infraestructura.

**1° *Ámbito de acción***

Están afectos a la acción fiscalizadora de la Contraloría General los órganos y servicios centralizados y descentralizados de la Administración del Estado, incluyendo las municipalidades y las empresas del Estado creadas por ley, con la sola excepción de aquellas reparticiones marginadas legalmente de este control. También están sujetas a su control las entidades de carácter privado en que el Estado tenga aportes, representación o participación en los porcentajes que señala el art. 16, inciso 2° de la ley N° 10.336, para los efectos de cautelar el cumplimiento de sus fines y la regularidad de sus operaciones, de hacer efectivas las responsabilidades de sus directivos o empleados y de obtener la información o antecedentes necesarios para formular un Balance Nacional (Memoria Anual de la Contraloría General de la República, año 1994).

**2° *Funciones de la Contraloría General de la República***

**- *Control de legalidad de la actividad de la Administración***

El control jurídico lo realiza principalmente por la vía de la toma de razón; de la emisión de dictámenes jurídicos que inciden en las materias que específicamente señala el art. 6°, L. 10.336, los que constituyen la jurisprudencia administrativa y, por ende, tienen carácter vinculante para la administración; y por último, mediante la fiscalización de las normas del Estatuto Administrativo y de las que regulan el funcionamiento de los servicios públicos sometidos a su control.

**- *Dictámenes Jurídicos e Instrucciones***

Mediante dictámenes, la Contraloría informa acerca de la correcta interpretación que debe darse a las normas jurídicas en las materias de su competencia. Los dictámenes pueden ser emitidos a petición de la autoridad administrativa o de la persona afectada por una acción u omisión de la Administración; o bien de oficio.

La Contraloría imparte también instrucciones que dirige a los servicios públicos, con el fin de ilustrarlos sistemáticamente acerca del modo de aplicar normas jurídicas de especial interés.

**- *Control patrimonial y juicio de cuentas***

En materia de control patrimonial, la Contraloría realiza labores de auditoría a las entidades sujetas a su fiscalización y examina las cuentas que deben rendir las

personas o entidades que tienen a su cargo fondos estatales.

El juicio de cuentas que realiza esta institución tiene por objeto perseguir la responsabilidad civil de las personas cuyas cuentas han sido objeto de reparo o respecto de las cuales se haya entablado un procedimiento disciplinario por causa de un perjuicio patrimonial al Estado.

- ***Funciones de la Contraloría General en materia de contratos de obras públicas.***

Son las mismas que se han señalado anteriormente, pero con algunas variaciones según se desprende, entre otras fuentes, de una conferencia sobre "El Control de Juridicidad de los Contratos Administrativos de Construcción", pronunciada por la Jefa de la División de Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas y Transporte de la Contraloría General de la República, señora Ximena Zapata, pronunciada el 18 de abril de 1995 en la Cámara Chilena de la Construcción.

El control de legalidad es más amplio que en otros ámbitos, por diversos aspectos. Así, por ejemplo, el contrato de obras públicas, se desarrolla en diferentes etapas en el tiempo. La Contraloría toma parte en este desarrollo desde el inicio, desde la aprobación de las Bases Administrativas y durante todas las etapas hasta la liquidación del contrato. La normativa jurídica examinada es también más amplia. No solamente se estudia la Constitución y la ley; se analizan también los reglamentos, los decretos, las bases administrativas y las normas contractuales, porque en el contrato de obra pública se aplican no solamente los principios de derecho público sino que también son aplicables los principios de derecho privado y los principios doctrinales y jurisprudenciales, como la ley del contrato, el principio del enriquecimiento sin causa y la fuerza mayor.

- ***Fiscalización de la Contraloría General de la República en empresas relacionadas con infraestructura***

Respecto de las empresas sanitarias, se produce una situación compleja, dado que existiría un triple control externo. En el proyecto de ley que modifica el régimen aplicable al sector de servicios sanitarios las Empresas Sanitarias serían fiscalizadas por la Superintendencia de Servicios Sanitarios y por la Superintendencia de Valores y Seguros, en virtud de su organización como sociedades anónimas, y además por la Contraloría General de la República, por la participación significativa (35%) que le cabría al Estado en la propiedad de las Empresas.

En cuanto a EMPORCHI, se repite la situación descrita anteriormente. Esta empresa, si bien se relaciona con el Presidente de la República, lo hace en un vínculo de supervigilancia, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Se sujeta a la fiscalización que ejerce la Contraloría General de la República, pues su propiedad pertenece al Estado. En el proyecto de ley en trámite sobre Modernización del Sector Portuario Estatal, EMPORCHI se dividiría en aproximadamente 9 empresas autónomas, constituidas como sociedades anónimas, fiscalizadas por ende por la Superintendencia de Valores y Seguros. Dado que el Estado continuará participando de una manera significativa de la propiedad de estas Empresas, éstas continuarán siendo fiscalizadas por la Contraloría General de la República.

Respecto de Ferrocarriles del Estado, al igual que con EMPORCHI, esta empresa se relaciona con el Presidente de la República, bajo la supervigilancia del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, y está sometida a la fiscalización de la

Contraloría General de la República. Para la realización de sus fines, puede otorgar concesiones y constituir sociedades anónimas con terceros, personas naturales o jurídicas que, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, por ende sujetas entonces a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

**B) EXAMEN DEL MODO DE OPERAR EN ALGUNAS ÁREAS DE LA INFRAESTRUCTURA: LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA**

El arquitecto señor Rodrigo Rojas ha realizado un estudio para la Comisión de Vialidad Urbana de la Cámara Chilena de la Construcción, acerca del modo de operar de la institucionalidad respecto de la infraestructura vial urbana. Se ha estimado conveniente referirse a algunos aspectos de dicha investigación, dado que contribuye a comprender cómo, en la práctica, se procura satisfacer necesidades colectivas en esta área.

Cabe tener presente que estas materias han sido abordadas con mayor profundidad en aquella parte del Plan Estratégico de la Cámara Chilena de la Construcción, que trata acerca del Desarrollo Urbano y Gestión Territorial. Por ello, nos limitaremos a reseñar sus principales contenidos, que se articulan plenamente con las proposiciones para una nueva institucionalidad de la infraestructura en Chile.

**1) *Instituciones que Participan***

El estudio constata que son numerosos los organismos que se relacionan con la generación, mantención y explotación de la infraestructura vial urbana. Ellos son:

**a) *Ministerio de Obras Públicas***

Corresponde a este Ministerio proponer la política nacional de pavimentación y vialidad y la dictación de las normas técnicas de pavimentación de vías urbanas.(D.L. 1305, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, art. 12)

**b) *Ministerio de Vivienda y Urbanismo***

Le corresponde aprobar por decreto supremo las normas técnicas de pavimentación urbana.

**c) *SERVIU***

Estos Servicios estarán encargados de efectuar, supervisar y aprobar las obras de infraestructura vial que sean necesarias para materializar las políticas de vivienda y urbanismo y los planes y programas elaborados por el MINVU.(D.S. N° 355, de 1976, MINVU, aprueba Reglamento Orgánico de los SERVIU, art. 3°)

**d) *Municipios***

Podrán desarrollar funciones relacionadas con la vialidad urbana, en tanto que corresponderá a la Dirección de Obras Municipales proponer y ejecutar medidas relacionadas con la vialidad urbana.(Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, arts. 4° y 19).

**e) *Ministerio de Transportes***

Es el organismo normativo nacional encargado de proponer las políticas en materia de

tránsito. Corresponde al Ministerio dictar por orden del Presidente, las normas necesarias e impartir las instrucciones correspondientes para el adecuado cumplimiento de las disposiciones relativas al tránsito terrestre por calles y caminos, y otras funciones que les encomienden las leyes (Leyes N°s. 18.059 y L. N° 18.060)

**f) *Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA***

Le corresponde administrar el sistema de evaluación de impacto ambiental a nivel nacional, lo cual incluye diversos proyectos o actividades propias del ámbito de la infraestructura de vialidad urbana. (Ley N° 19.300).

**2) *Instrumentos de Planificación de la Vialidad Urbana***

A su vez estos organismos, utilizan en la planificación de la vialidad urbana diversos instrumentos, destacando por su importancia los siguientes:

**a) *Plan Estratégico de Transporte Urbano e Interurbano***

Es elaborado por SECTRA.

**b) *Plan de Vialidad Metropolitana***

Es elaborado por el MINVU. La vialidad interurbana y la correspondiente a las calles y avenidas que unan caminos públicos la elabora el MOP.

**c) *Plan Nacional de Desarrollo Urbano***

Es elaborado por el MINVU.

**d) *Planes Nacionales y Regionales de Desarrollo***

Son elaborados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, a propuesta de Mideplan y de las Intendencias con acuerdo de los Consejos Regionales (Gobierno regional). La evaluación del impacto ambiental de estos planes es efectuada por CONAMA.

**e) *Planes Reguladores Intercomunales***

Participan en su elaboración el MINVU y las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda respectivas. Deben ser aprobados por los Gobiernos regionales y contar con la visación de la División de Desarrollo Urbano del MINVU. Cabe destacar que la evaluación del impacto ambiental de estos Planes es efectuada por CONAMA.

**f) *Plan Regulador Comunal***

Es elaborado por el gobierno comunal, con aprobación del Gobierno Regional y visación del correspondiente SEREMI del MINVU. La evaluación del impacto ambiental de estos Planes corresponde efectuarla a CONAMA.

**3) *Evaluación***

El estudio de la Comisión de Vialidad Urbana concluye que el sistema vial urbano no es homogéneo, pues participan en su elaboración diversas instituciones, a través de instrumentos diferentes, existiendo incluso acciones de planificación vial que no se insertan dentro de los planes

de desarrollo territorial, y no respetan los procedimientos establecidos para el estudio y aprobación de estos planes. Cabe destacar a modo de ejemplo, la posibilidad de los SERVIU y el MOP, de definir líneas oficiales y ejecutar expropiaciones no contempladas en los planes reguladores, sin estar obligados a modificar estos instrumentos.

Se observa por ende, que en el diseño y aplicación de cada uno de éstos planes, los organismos involucrados no han tomado conocimiento previamente a la confección y aplicación de sus instrumentos, de las políticas pertinentes de desarrollo urbano, regional y nacional sobre estas materias.

Asimismo se producen ineficiencias derivadas del hecho que diversas instituciones intervengan sobre una misma materia y en el mismo tipo de vialidad.

Las situaciones antes descritas facilitan la descoordinación entre las autoridades pertinentes para la solución de los problemas viales, dado que cada una de ellas y por su propia cuenta pretende dar respuesta a problemas puntuales, postergando acciones planificadas a largo plazo que tengan en cuenta a todos los componentes del espacio público e infraestructura, y no sólo la solución de un problema contingente.

El estudio plantea como solución a los problemas antes descritos modificar las atribuciones sobre esta materia de los Órganos del Poder Central (Ministerios y Servicios) y las del Gobierno Territorial, otorgándose a los primeros un rol de asesoría y asistencia técnica, a través del estudio, evaluación, planificación y elaboración de proyectos al Gobierno Territorial, quien sea en definitiva el que tome las decisiones.

### C) VIRTUDES Y CARENCIAS DEL ACTUAL ESQUEMA INSTITUCIONAL PARA LA INFRAESTRUCTURA

El análisis efectuado a cada una de las instituciones públicas relacionadas con el ámbito de la infraestructura, reviste un aspecto de insoslayable tedio. Sin embargo, resulta necesario para comprender en su globalidad nuestra actual organización en esta materia. De este modo, es posible referirse con fundamento a sus virtudes y defectos, así como a su adecuación a las actuales y futuras necesidades del país en el área de infraestructura de uso público.

#### 1) *Virtudes*

##### a) *Estado de Derecho*

Chile es un país que puede enorgullecerse de vivir en un Estado de Derecho. La filosofía política, con los clásicos, nos enseña que es preferible el gobierno de las leyes al gobierno de los hombres, por cuanto estos últimos sin normas rectoras tienden a la discrecionalidad y a la arbitrariedad.

Por eso, desde nuestros primeros tiempos republicanos, se asentó en nuestro ordenamiento el principio de la actuación de los órganos públicos sobre la base de una norma legal de carácter expreso. A este principio se suma el control de legalidad de los actos de la Administración que ejerce la Contraloría, el control político que ejerce el Congreso Nacional, y la existencia de un régimen democrático de gobierno, que otorga a los ciudadanos el poder de cambiar a las autoridades electivas que no cumplan sus funciones de acuerdo con las aspiraciones colectivas.

Es cierto que la observancia de las normas legales puede conducir al legalismo, al formalismo y a la burocracia. Ello no puede atribuirse en primer término a las mismas

normas, sino a quienes deben darles cumplimiento. Del mismo modo, la inadecuación de algunas instituciones a los actuales tiempos, no es un problema tanto de la resistencia de sus funcionarios al cambio, como de falta de voluntad política de emprender reformas que hoy aparecen como inevitables.

#### **b) *Supremacía Constitucional***

La Constitución Política es reconocida como la norma fundamental de nuestro sistema institucional. Ésta y la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, contienen disposiciones que permiten renovar nuestro sistema en el área de infraestructura. Lo expuesto, puede fundamentarse, por ejemplo, en los siguientes principios y normas:

- Que el objetivo del Estado sea propender al bien común, dentro de un rol subsidiario.
- Que la Administración del Estado deba actuar conforme los principios de juridicidad, legalidad, servicialidad, agilidad y expedición de los procedimientos administrativos, descentralización y desconcentración.
- Que en la Constitución se encuentren asegurados derechos de las personas, entre los cuales destacan la libre iniciativa en materia económica, la no discriminación arbitraria por parte del Estado y sus instituciones en materia económica, y la propiedad. Al mismo tiempo, que tales derechos tengan como garantía la existencia de un recurso de protección.
- El presidencialismo expreso en aspectos de índole económica, financiera, presupuestaria y de organización de la Administración del Estado que, a la luz de nuestra experiencia histórica, aparece como un eficaz antídoto contra presiones políticas populistas.
- Que en la Ley N° 18.575 se establezca el modo en que debe concretarse la referida organización, respecto de los diversos organismos que componen la Administración del Estado, como por ejemplo, los Ministerios y los servicios públicos.
- Que la misma ley contemple el modo de resolver conflictos de competencia entre diversas autoridades, establezca el modo de proceder cuando no existen servicios públicos en una determinada área y permita la delegación de atribuciones de las autoridades públicas.

#### **c) *Especificidad***

Cada uno de los órganos e instituciones públicas a que nos hemos referido, tiene una función específica asignada por ley, que obedece a una necesidad concreta de orden público, surgida en un momento determinado. De algún modo, nuestra historia legislativa nos muestra que la necesidad ha creado el órgano respectivo para su satisfacción.

Por cierto, la génesis de cada institución ha obedecido también a las circunstancias históricas que la contextualizaban y a la concepción social de sus creadores. La CORFO, por ejemplo, nace en una época en la cual se consideraba que el Estado debía ser el promotor del crecimiento económico, realizando una activa labor empresarial. Hoy, que el Estado cumple una función subsidiaria, cabe preguntarse por la conveniencia de mantener la existencia de dicha corporación; pero, a nuestro juicio, ello es suficiente

prueba de que las instituciones deben contribuir a resolver concretas necesidades históricas y, cumplido su ciclo, deben llegar a su término.

#### **d) Avances Modernizadores**

No se pueden desconocer los avances modernizadores efectuados en áreas relevantes de la infraestructura en su más amplio sentido, especialmente en cuanto a otorgar un mayor margen de acción al sector privado. Así ha sucedido con las leyes sobre gobiernos regionales y municipalidades -con las salvedades que más adelante se señalan-, con las concesiones de obras públicas, con las normas sobre el sector sanitario, con la generación, transmisión y distribución de electricidad, con la liberalización del mercado del gas, con las telecomunicaciones, con el régimen laboral en los puertos, y con la dictación de leyes de mercado de capitales que alientan la inversión en infraestructura.

Sin embargo, resulta necesario dar unidad conceptual y funcional al esfuerzo modernizador que corresponde enfrentar. Ese es uno de los principales propósitos de este trabajo, que procura generar un cierto consenso en la urgencia de dar los pasos generales y sectoriales que faltan.

### **2) Defectos**

#### **a) Inadecuación**

Teniendo presente lo expuesto en la primera etapa del presente trabajo, referida al concepto de infraestructura y al rol del Estado y la participación del sector privado en este ámbito, cabe preguntarse si nuestro actual esquema institucional se adecua a los requerimientos de nuestro país y contribuye a situarlo en el sitio de una nación desarrollada.

Los actuales Ministerios que tienen directa incidencia sobre infraestructura cuentan con estatutos orgánicos y roles que se originan entre las décadas de 1930 y 1970, aún cuando algunos de ellos sufrieron importantes modificaciones durante el gobierno militar, entre 1973 y 1990. Otros Ministerios, como el de Economía, se adscriben claramente a una concepción del Estado y su rol muy diversa de la actual y de las necesidades de nuestra época. Incluso existen Secretarías de Estado, como Hacienda, respecto de las cuales es necesario remontarse a 1927 para encontrar parte de su estatuto y funciones.

Estimamos que la actual institucionalidad resulta inadecuada para enfrentar los desafíos que plantea la infraestructura a nuestro país, por cuanto muchos de los criterios y principios que le dieron origen no tienen sustentación dentro de nuestro sistema político y económico vigente. ¿Es conveniente que el Ministerio de Transportes siga existiendo, al menos en su actual esquema institucional, que le encarga dos materias tan distintas como el transporte y las telecomunicaciones, pudiendo estas últimas adscribirse perfectamente al Ministerio de Economía? ¿Es pertinente que CORFO tenga aún existencia? ¿Se justifica que haya Subsecretarios que no tengan atribuciones relevantes, como sucede con el de Obras Públicas o el de Vivienda? ¿Por qué no existen Superintendencias para fiscalizar y regular, sin entorpecer, el mercado de las concesiones, los puertos y los aeropuertos?

#### **b) Dispersión y lagunas normativas**

Se produce un cierto estupor al constatar que las atribuciones de muchos organismos públicos se hallan tan dispersas, que en ocasiones no es posible compilarlas ni conocerlas. Así ocurre con el Ministerio de Hacienda, al cual se le confieren atribuciones en más de ¡2.000! normas jurídicas. La dispersión implica desorden, contradicciones, poca claridad

acerca de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, y costos de información importantes. Así, por ejemplo, la Memoria Anual de la Contraloría General de la República para el año 1994, insta a establecer una legislación ordenada sobre los subsidios habitacionales y los contratos de obra pública municipal. Informes como éste deberían estar presentes dentro de las metas a alcanzar por parte de las políticas públicas en materia de infraestructura

Al mismo tiempo, existen lagunas normativas, derivadas en ocasiones de la dictación de normas modificatorias de ciertos aspectos de infraestructura, que han dejado en tierra de nadie algunas materias, como sucede con el alcantarillado y las aguas lluvias. En otros casos, no se ha dado la suficiente relevancia o agilidad a la tramitación de proyectos legales como la tarificación vial, el marco regulatorio del sector sanitario, la modernización del sector portuario e incluso las mismas concesiones de obras de infraestructura pública.

### *c) Superposición Institucional*

Se observa una clara superposición y entrecruzamiento de distintas entidades públicas de diversa jerarquía en el ámbito de la infraestructura, lo que puede paralizar o hacer más costosa para el país la adopción de decisiones relativas a infraestructura y la ejecución de las mismas. El entrecruzamiento y duplicidad de funciones se desprende de la sola lectura de los diversos textos legales y reglamentarios que regulan los Ministerios que se relacionan con infraestructura.

Tan manifiesto puede ser este defecto, que se ha analizado con detalle en la segunda parte de esta etapa de nuestro trabajo, al revisarse lo que sucede con la vialidad urbana, uno de los casos en que la superposición normativa se hace extremadamente compleja. Sin embargo, se trata de una situación generalizada, razón por la cual se mencionan los siguientes casos en otros:

- En aeropuertos, intervienen varias autoridades sobre una misma materia. A la Dirección General de Aeronáutica Civil corresponde efectuar los estudios, proyectos definitivos y las obras, inspecciones y construcciones de y en los aeropuertos y aeródromos, las que serán ejecutadas por la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, a cuya disposición deberán ponerse los fondos necesarios en cada caso. Los estudios y proyectos definitivos requerirán, en lo que se refiere a los aspectos técnicos aeronáuticos, de la colaboración y aprobación de la Dirección de Aeronáutica Civil. La Junta de Aeronáutica Civil, no cumple ninguna función en lo que respecta ejecución de obras.

En la práctica esto no ocurre así, pues la Dirección de Aeropuertos del M.O.P. ejecuta de manera absolutamente independiente las obras, previa entrega de fondos de la D.G.A.C., todas las obras permanentes -pistas y edificios terminales, siendo de cargo de la D.G.A.C. la construcción de las obras menores y accesorias. Asimismo en caso de existir una concesión, el concesionario realiza sus propias construcciones, bajo la supervisión técnica de la D.G.A.C.

Como se ha señalado en otros trabajos referidos a infraestructura, resultaría muy conveniente examinar las atribuciones de organismos de las Fuerzas Armadas en relación con los puertos y los aeropuertos, y los pagos que tienen derecho a exigir a los usuarios de los mismos.

- Respecto del riego, la Comisión Nacional de Riego, dependiente del Ministerio de Economía, debe planificar, estudiar y elaborar proyectos integrales de riego, en tanto que a la Dirección de Riego del M.O.P., le corresponde también el estudio,

proyección, y construcción de obras de riego que se realicen con fondos fiscales, obras que serán fiscalizadas por la Comisión Nacional de Riego y por las autoridades del propio Ministerio. En este caso vemos duplicidad de funciones, tanto en estudios, como en supervigilancia de obras.

- En cuanto a puertos, ocurre algo similar a lo anterior entre la Dirección de Obras Portuarias del MOP, y EMPORCHI, respecto de las funciones de fiscalización y aprobación de estudios, proyectos y construcciones de toda obra portuaria. Incluso, según el D.F.L. N° 294, de 1991, permitiría concesionar la construcción y explotación de puertos, algo similar a lo que puede hacer EMPORCHI respecto de sus terminales portuarios.
- Asimismo respecto de la infraestructura vial, están dotadas de facultades para el desarrollo de ésta, tanto autoridades ministeriales, ya sea de Obras Públicas, cómo de Transportes, cómo autoridades territoriales; Intendencias y Municipios. Así, por ejemplo, las concesiones viales en Santiago contemplan situaciones como un proyecto llamado "Costanera Norte", a cargo esencialmente del M.O.P. y otro - "Costanera Sur"-, a cargo del MINVU.

*d) Dicotomía entre el marco regulador y la práctica*

La estructura orgánica y funcional de algunos ministerios, está dada en algunos casos por legislación muy antigua y además dispersa en muchos textos legales y reglamentarios, como sucede con Hacienda y Economía. En otras Secretarías de Estado, el esquema orgánico, por su rigidez y formalidad, impide responder con mayor eficacia a las necesidades colectivas, como sucede con las concesiones a cargo del Ministerio de Obras Públicas, respecto de las cuales la necesidad ha obligado a crear una estructura de débiles cimientos legales, con una "Coordinación de Concesiones" y "Unidades Ejecutivas" que no tienen consagración legal. Lo mismo puede decirse de SECTRA, que se sustenta en un instructivo presidencial.

Esta situación se debe también a los cambios económicos e institucionales experimentados en nuestro país en los últimos decenios, en que el Estado ha dejado su rol protagónico en el escenario económico nacional, dando paso a los privados y asumiendo en ésta actividad un rol subsidiario. Dicho marco legal ha quedado prácticamente obsoleto, y se ha observado que los Ministros han reestructurado orgánica y funcionalmente las Secretarías bajo su dependencia de acuerdo a sus actuales necesidades. Para ello, han racionalizado los recursos humanos existentes, y han creado estructuras organizacionales e matriciales -esto es, divididas en áreas de trabajo- apartándose del marco legal existente.

*e) Centralismo*

A pesar de la reforma administrativa impulsada desde 1974, persisten rasgos de centralismo, que impiden resolver problemas de infraestructura de clara identificación regional y local. El Intendente, por ejemplo, tiene un carácter fundamentalmente político, dado que es el "agente natural e inmediato" del Presidente de la República en la respectiva región, y no está sujeto a los riesgos y ventajas que presenta la alternancia en el cargo por la vía de la competencia electoral; muchos contratos de obras públicas de carácter local se revisan y adjudican en otra zona, etc.

Ello se debe tanto a nuestra atávica tradición centralizadora como, en ocasiones, a la incapacidad de las mismas Regiones de contar con una Administración Pública enteramente idónea para solucionar sus problemas.

#### *f) Régimen laboral*

La Administración Pública requiere un estatuto de personal diverso del mercado laboral privado, especialmente en cuanto a plantas y remuneraciones, y ello tiene su fundamento en evitar la corrupción y el tráfico de influencias para obtener empleos y salarios, así como el denominado "spoils system", es decir, el cambio de todo el personal cuando cambia el tinte político de los gobernantes luego de una elección.

Sin embargo, este régimen presenta inconvenientes que hacen aconsejable estudiar su modernización: no existen mayores incentivos para los funcionarios más eficientes; los jefes no gozan de atribuciones para organizar flexiblemente sus plantas, con el deber de justificar especialmente los aumentos de personal y la inexistencia de presiones políticas para ello; ni para vencer el fuero que configura la inamovilidad funcionaria. Tampoco las remuneraciones públicas son acordes, en muchos casos, a la importancia de las funciones que se desempeñan, y ello puede derivar en un creciente proceso de corrupción.

#### *g) Costos sociales y desventajas competitivas*

En 1993, la Cámara Chilena de la construcción dimensionaba en US \$ 1.435 millones las pérdidas anuales de competitividad por carencias de infraestructura. Además, la falta de una adecuada estructura institucional genera externalidades y costos de gran magnitud para nuestra economía. Entre éstos últimos, cabe mencionar los costos de transacción que genera, por ejemplo, el transporte masivo de productos o insumos como petróleo y madera frente al escaso uso que se hace del transporte ferroviario.

A su vez, los usuarios no perciben los beneficios de algunos pagos que realizan por concepto de infraestructura, como sucede con los caminos públicos a cargo del Estado, o las tasas de los aeropuertos, y existe una generalizada sensación de que los ingresos obtenidos por tales pagos no se destinan a los fines para los cuales han sido establecidos, sino que contribuyen a financiar otros gastos del Estado.

Recientes índices de competitividad mundial muestran que una de las carencias de nuestro país es precisamente su infraestructura, especialmente en materia de transportes. Nuevamente, ello genera ineficiencias y mayores costos, que restan competitividad a una economía abierta y exportadora como la nuestra.

#### *h) Sectores ineficientes*

En aquellos sectores en los cuales el Estado ha conservado participación empresarial, se observa en algunos casos una nítida diferencia con los rendimientos sociales generados en sectores con elevado grado de participación privada, en cuanto a la eficiencia y cobertura de las prestaciones que se entregan a la comunidad. Se trata de un problema de gestión y de inversión que ha sido reconocido por las autoridades, pero respecto del cual no se han concretado definiciones importantes en los últimos años.

### **III.- PROPOSICIONES PARA UNA INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE**

Después de haber analizado en los dos documentos anteriores tanto el concepto de infraestructura de uso público como la actual situación de la institucionalidad de la infraestructura en nuestro país, cabe ahora formular proposiciones para una nueva institucionalidad en esta materia.

El esquema que seguiremos será el siguiente:

- A) La redefinición del rol del Estado central en la infraestructura.
- B) La administración regional y local y su función en la infraestructura.
- C) Las privatizaciones pendientes.
- D) La modernización del factor humano.
- E) El marco regulatorio de los mercados de infraestructura.

A través de este esquema, pretendemos afirmar que, a las puertas del desarrollo, y precisamente para poder abrirlas, nuestro país requiere una urgente modernización de su institucionalidad en infraestructura.

#### A) REDEFINIENDO EL ROL DEL ESTADO CENTRAL EN INFRAESTRUCTURA.

Tal como hemos visto, el Estado central presente múltiples inconvenientes y problemas en su actual esquema de funcionamiento. Su aparato se nos muestra hipertrofiado, con una multiplicidad de Ministerios dedicados a la infraestructura, que muchas veces se superponen en sus competencias. En algunos casos, los ministros no se encuentran bien secundados por sus subsecretarios, no por falta de capacidad de éstos, sino por carencia de atribuciones, las que generalmente son entregadas a jefes de servicio o direcciones, que concentran un gran poder técnico, a veces inmune a los vientos de cambio que soplan en nuestra sociedad.

Al mismo tiempo, las reglas de funcionamiento de cada Ministerio y de sus dependencias son rígidas, su personal no tiene incentivos para mejorar su productividad y la mayoría de las leyes orgánicas de cada repartición arrastran una carga conceptual correspondiente a otras épocas, en las cuales el Estado tenía una injerencia mucho mayor en la actividad económica del país. Ello ha llevado a que algunos Ministerios tengan de hecho una organización que procura flexibilizar su accionar e intenta retribuir más adecuadamente a su personal calificado, en este último caso por la vía de honorarios o prestaciones que hacen que este tipo de mejoramientos salariales sea objeto de cuestionamientos y de polémica.

Por lo expuesto, proponemos rediseñar las funciones del aparato estatal relativas a la infraestructura, asignando funciones diversas y especializadas bajo un enfoque de eficiencia, reducir el número de Ministerios relacionados con la infraestructura y establecer Subsecretarías y Superintendencias que se articulen con su respectiva cartera ministerial. Mientras las Subsecretarías abordarían áreas específicas de la acción ministerial, las Superintendencias tendrían un carácter autónomo y el deber de velar por el eficiente funcionamiento de los mercados sujetos a su tutela. Todo ello, del modo que a continuación se expresa:

##### 1) *Asignación de funciones bajo un criterio de eficiencia*

Según este criterio, para la generación y análisis de ideas públicas relativas a infraestructura de uso público, cabe distinguir entre aquéllas que requieren financiamiento estatal y aquéllas que serán llevadas a cabo con capitales privados, por la vía de la concesión o de la propiedad plena. En todo caso, debería primar el principio de que la empresa privada no sólo puede intervenir en la provisión de infraestructura de uso público cuando el Estado no puede otorgarla, sino más bien de un modo preferente y prioritario. Lo anterior, sin desconocer que probablemente, en el mediano plazo, el Estado deberá afrontar directamente el financiamiento de muchas obras de este tipo.

En cuanto a las obras que impliquen gasto estatal, la iniciativa respecto de las mismas debería provenir de los Ministerios que más adelante se sugiere establecer, sobre la base de criterios de rentabilidad social predeterminados por una instancia técnica, como MIDEPLAN. No se descarta que la iniciativa provenga del sector privado, atendidos ciertos parámetros para justificar la realización de inversiones públicas y premiar a los autores del respectivo proyecto.

El Ministerio de Hacienda debería continuar ejerciendo su función de contraparte crítica, para exigir una adecuada justificación del gasto que se pretenda realizar, antes de someterlo a la aprobación presupuestaria pertinente por el Congreso Nacional.

Una vez adoptada la decisión de ejecutar una obra de infraestructura pública con financiamiento estatal, la instancia generadora del proyecto debería encomendar al Ministerio de Infraestructura que más adelante se sugiere instaurar, la contratación de la respectiva obra a empresas privadas.

Tratándose de obras de infraestructura otorgadas en concesión o propiedad al sector privado, es conveniente establecer un marco regulatorio común para el otorgamiento de la pertinente propiedad o concesión. Así, por ejemplo, no se observa inconveniente para concesionar la construcción y operación de puertos bajo el esquema del D.F.L. N° 164, de 1991, sobre concesiones de obras de infraestructura pública. En este sentido, el proyecto de ley actualmente en trámite, que perfeccione este estatuto, permite celebrar convenios entre un organismo público con competencia específica sobre un área y el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.), para que este último se haga cargo de los procedimientos relativos al otorgamiento de la respectiva concesión.

## **2) *Reducción del número de Ministerios y organismos públicos relacionados con la infraestructura***

Parece ser una aspiración compartida la necesidad de reducir el actual número de Ministerios y entidades estatales vinculadas a la infraestructura de uso público, como un modo de resolver el problema de superposición que mencionábamos en el Documento que describe la situación presente de nuestra institucionalidad en esta materia. Estimamos adecuado sugerir que el rediseño institucional correspondiente contemple un Ministerio de Infraestructura propiamente tal, otro dedicado a la Vivienda y Urbanismo, y otro a cargo del fomento productivo y del funcionamiento del sistema de mercado. Nuestra proposición, sujeta, por cierto, a discusión, es la siguiente:

### **a) *Ministerio de Infraestructura***

Encabezado por el actual Ministerio de Obras Públicas, dado el mayor avance que esta Secretaría ha realizado en cuanto a su modernización. De este Ministerio deberían depender las siguientes Subsecretarías:

*1° Transportes:* transporte urbano e interurbano, vialidad y mantención de caminos.

*2° Obras Públicas:* contratación de obras con financiamiento estatal.

### **b) *Ministerio de Vivienda y Urbanismo***

Conservaría las actuales funciones del MINVU, pero se crearía la Subsecretaría de Urbanismo, pasando a tener este carácter la actual División de Desarrollo Urbano, e incorporando a éstas las actuales atribuciones del Ministerio de Agricultura sobre parcelaciones con fines urbanos. Ello, por cuanto el urbanismo ha ido adquiriendo un perfil más definido y necesario para la correcta asignación de recursos en relación con los asentamientos humanos y con las actividades de sus habitantes. A su vez, la Subsecretaría de Vivienda se relacionaría con la planificación y

financiamiento de viviendas.

**c) Ministerio de Economía**

Se propone para esta cartera una labor de promoción de las actividades productivas, especialmente las vinculadas a los recursos naturales, y de supervigilancia sobre el correcto funcionamiento de los mercados, con especial énfasis en la protección de la libre competencia, en evitar conductas desleales y en la protección de los consumidores. De este modo, se agruparían bajo la competencia de este Ministerio las siguientes Subsecretarías:

- 1° *Productiva*: englobando a la actual CORFO, a SERCOTEC y otras entidades relacionadas con el fomento productivo, y sin la presencia de empresas estatales, las cuales deberían terminar de ser privatizadas.
- 2° *Energía*: reemplazando a la actual Comisión Nacional de Energía.
- 3° *Minería*: absorbiendo al actual Ministerio encargado de esta materia, quedando por discutirse la propiedad de los yacimientos mineros, de CODELCO y de ENAMI.
- 4° *Agricultura*: Esta Subsecretaría tendría además a su cargo las actuales reparticiones públicas encargadas de los temas relativos a regadío y recursos forestales.
- 5° *Pesca*
- 6° *Bienes Nacionales*: no se explica en otro ámbito esta repartición, toda vez que los bienes nacionales son relevante precisamente por lo que pueden aportar a la economía de un país.

A su vez, este Ministerio tendría relación con las siguientes Superintendencias:

- 1° *Telecomunicaciones*: desvinculada de Transportes, toda vez que las telecomunicaciones están a cargo del sector privado, y éste es su ámbito más propio.
- 2° *Electricidad y Combustibles*: encargada de los siguientes subsectores: electricidad, petróleo (ENAP debería ser privatizada), gas, carbón, energía nuclear.
- 3° *Ferrocarriles*: transporte de carga y pasajeros, en manos del sector privado.
- 4° *Puertos*: ello requiere la privatización del sector portuario y el fin de EMPORCHI y DIRECTEMAR. Los recursos que esta última entidad obtiene deberían traspasarse a la Armada de Chile a través de la Ley de Presupuestos.
- 5° *Aeropuertos*: tanto los terminales de carga como los de pasajeros, y todas las operaciones relacionadas con transporte aéreo, deberían quedar entregados al mecanismo de concesiones. Ello supone refundir en un solo organismo la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Junta de Aeronáutica y otros organismos que tengan atribuciones sobre esta área. Los recursos que la Fuerza Aérea obtiene por esta vía deberían serle traspasados en el futuro a través de la Ley de Presupuestos. Esta Superintendencia podría unirse con la de Puertos, por las materias comunes existentes entre ambas.
- 6° *Servicios Sanitarios*: Con un marco regulatorio claro, y sobre la base de una urgente necesidad de gestión e inversión privada en esta área, las actuales empresas sanitarias deberían pasar en un 100% a manos privadas. Las concesiones que se otorguen deberían contemplar también los derechos de agua respectivos.

7° **Concesiones:** tendría a su cargo la regulación del sistema de concesiones de obras de infraestructura pública, en cuanto a su puesta en marcha, adjudicación y eventuales relicitaciones de obras.

Si bien podría estimarse que estas Superintendencias tienen su ámbito propio en el propuesto Ministerio de Infraestructura, se ha optado por sugerir su adscripción al Ministerio de Economía, por tratarse de una Secretaría de Estado más relacionada con el correcto funcionamiento de los mercados.

Por último, el SERNAC debería pasar a ser un organismo autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, encargado de defender los derechos de los consumidores. Se mantendrían las actuales atribuciones del Ministerio respecto de los organismos del D.L. N° 211, de 1973, sobre libre competencia, y debería dictarse una ley que sancione los actos de competencia desleal.

### 3) *Subsecretarías y Superintendencias*

Bajo el esquema propuesto, el Ministerio respectivo sería la cabeza política de cada una de las Secretarías de Estado aquí mencionadas, correspondiendo al Subsecretario la dirección operativa de cada Subsecretaría, con mayor poder que el que algunos de ellos gozan de acuerdo con su normativa vigente, lo que implica transferirles muchas de las atribuciones hoy concentradas en Directores, Jefes de Servicios u otros mandos al interior del aparato estatal.

Cada Superintendencia tendría a su cargo la regulación de un ámbito específico y más autónomo de la infraestructura, pudiendo al efecto dictar normas de carácter general o particular, interpretar la ley, intervenir en el acuerdo de precios que se requiera en el caso de mercados imperfectos, y aplicar sanciones. El financiamiento de las Superintendencias podría provenir de las mismas empresas sujetas a su tutela, pero cabe tener en cuenta el riesgo que ello encierra para la efectiva autonomía de estos organismos públicos, por una parte y, por otra, la existencia de una doble tributación, pues los privados financiarían estas entidades por la vía de fondos generales de la nación y mediante el pago específico de derechos por las contraprestaciones de la Superintendencia. Si se aceptara el pago por parte de los regulados, éste debiera operar como crédito tributario, contra otros tributos que deba pagar la respectiva empresa.

Por otra parte, si existe una cada vez más estrecha relación entre un organismo regulador y las empresas que actúan en la provisión de bienes de infraestructura de uso público, se hace necesario dotar de garantías a las mismas, en el sentido de que su actuación no se verá entrabada por actuaciones legales o arbitrarias de los reguladores. El recurso de protección sólo se refiere a determinados derechos constitucionales, y si bien su eficacia no ha sido cuestionada, se hace necesario instituir, de modo uniforme, un sistema de recursos ante la misma autoridad (reposición) o ante los tribunales de justicia (reclamación), en contra de sus actuaciones u omisiones arbitrarias o ilegales.

Teniendo presente el trabajo realizado por la Comisión de Urbanismo para el Plan Estratégico, relativo a Desarrollo Urbano y Gestión Territorial, parece conveniente plantear la existencia de una instancia coordinadora entre los ministerios que se han sugerido, para evitar desarmonías que impliquen por ejemplo, la prosecución de objetivos comunes por medios contrapuestos.

## **B) LA ADMINISTRACIÓN REGIONAL Y LOCAL Y SU FUNCIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA.**

Por el hecho de ser el nuestro un Estado unitario, cabe preguntarse si unidad es sinónimo de centralismo, y si no pueden darse pasos más audaces y adecuados a nuestro tiempo. Ello pasa por redefinir las funciones de los gobiernos regionales y de la administración local.

### **1) *Gobiernos Regionales***

Se estima necesario continuar avanzando en el proceso de descentralización y desconcentración de poder de las autoridades centrales en beneficio de una mayor autonomía regional. Así, por ejemplo, el estudio de los proyectos públicos relativos a la infraestructura regional, la participación de las empresas privadas y el control de tales proyectos, deberían ser aspectos llevados a cabo por los propios gobiernos regionales. Del mismo modo, una mayor competencia en la asignación objetiva de recursos para proyectos específicos, a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, podría ser beneficiosa para estimular la eficiencia en la provisión de bienes de infraestructura de uso público financiada con recursos del Estado.

Los Gobiernos Regionales deberían contar con ingresos propios, correspondientes a un porcentaje del aporte de la respectiva región al erario nacional, y a un Fondo de Desarrollo inspirado en criterios de solidaridad y redistribución. A ello se añade la posibilidad de dotar a estas instancias de atribuciones normativas, que atiendan a las peculiaridades de cada región, en un marco de adecuación a la legislación de carácter nacional.

El intendente podría ser el "Alcalde Mayor" del territorio bajo su jurisdicción, correspondiéndole no sólo normar los aspectos administrativos que involucren a toda la región, sino también aquéllos relacionados estrechamente con la infraestructura de uso público, el urbanismo, la vialidad y otros. En armonía con los planteamientos de la Comisión de Urbanismo relativos a Desarrollo Urbano y Gestión Territorial, la tarea de "Alcalde Mayor" podría también radicarse en el Gobernador Provincial respectivo, probablemente más cercano a la actividad de las comunas que el mismo intendente.

### **2) *Municipalidades***

Probablemente su readecuación en materia de infraestructura de uso público se refiera más directamente a la coordinación que debe existir entre los distintos municipios. Asimismo, convendría revisar las actuales funciones y atribuciones de las unidades municipales relacionadas con la infraestructura de uso público, por ejemplo, la labor de los Directores de Obras Municipales, y la adecuada coordinación entre tales unidades.

En materia de recursos para obras de infraestructura de uso público de carácter local, un tema que merece explorarse es la posibilidad de que los Municipios puedan acudir a alternativas de financiamiento que hoy les están vedadas, como la emisión de títulos de deuda de largo plazo (los llamados "bonos municipales"). Si bien hoy existen barreras constitucionales, legales y otras derivadas de la situación peculiar de cada municipio, que impiden la concreción de esta iniciativa, podría analizarse la implementación de sistemas de garantía para bonos municipales -por ejemplo, a través de los flujos proyectados de ingresos por concepto de patentes municipales- y de responsabilidad civil y penal por parte de las autoridades edilicias.

Otro aspecto interesante consiste en la generalización de un mecanismo concursable de asignación de fondos del Estado central para la realización de proyectos de infraestructura de uso público de alta rentabilidad social y de clara identificación comunal o intercomunal.

### C) LA MODERNIZACIÓN DEL FACTOR HUMANO

El nuevo papel del estado en la infraestructura de uso público, tanto a nivel nacional como regional y local, no podrá cumplirse si no se emprende una oportuna modernización y racionalización del régimen de personal de la Administración del Estado.

Asistimos a un cierto consenso sobre la necesidad de emprender reformas en esta área del funcionamiento del aparato estatal. En efecto, se constata que, así como el llamado "capital humano" - esto es, las capacidades adquiridas por las personas como fruto de la educación y la capacitación que han recibido- es la fuente más importante de riqueza para las naciones. Ello incide en contar con personal cualificado para la toma de decisiones en la Administración Pública, lo que, a su vez, requiere de una flexibilización del rígido esquema de plantas y remuneraciones actualmente consagrado para los empleados públicos.

Se estima conveniente, por ello, dar énfasis a creación por parte de las entidades académicas, de Escuelas de Administración Pública y de Políticas Públicas que preparen adecuadamente a quienes desempeñarán los cargos más importantes de los organismos de la administración pública, tal como sucede en Francia o en los Estados Unidos.

En cuanto a las remuneraciones, debería revisarse el actual sistema, basado en escalas y grados, por otro que privilegiara el desempeño de funciones relevantes y los rendimientos en función de objetivos prefijados, por parte del personal respectivo. Igualmente, la evaluación sobre el desempeño de los funcionarios públicos debería contemplar criterios similares a los utilizados por las empresas privadas, pero, atendida la naturaleza de la función pública, evitando la discrecionalidad, la adscripción a determinados partidos políticos y la tentación de privilegiar a los subordinados con los cuales existan nexos de amistad, afinidad política o familiaridad. En tal sentido, cabe mencionar un proyecto de ley actualmente en discusión en el Congreso Nacional, que, bajo el concepto de "funciones críticas", permite incrementar las remuneraciones de algunos funcionarios de este organismo, sobre la base de evaluaciones de productividad y renunciando a la inamovilidad establecida en el Estatuto Administrativo. Si bien esta iniciativa ha dado origen a discusiones, representa un indicio del propósito de la autoridad por avanzar en superar los problemas planteados en este documento.

Por otra parte, aun cuando los sistemas de encasillamiento de personal, las normas sobre antigüedad y la inamovilidad procuran evitar la repartición política de cargos en la administración pública, como si se tratase de un botín de guerra electoral, parecería conveniente aplicar algunos de los principios que rigen las relaciones laborales en el sector privado. Algunos de los principios orientadores de una nueva política de recursos humanos en la Administración Pública podrían ser:

- Una mayor flexibilidad en la contratación y en el término de la relación laboral.
- La posibilidad de los jefes de servicio de fijar las plantas de personal conforme a los requerimientos del respectivo servicio; dentro de una "banda" de número máximo y mínimo de personal. A esta "banda" o franja, se le asignaría además un presupuesto determinado, que podría incrementarse sobre la base de rendimientos verificados en la respectiva repartición.
- Una revisión profunda de los perfiles de cargo requeridos para las diversas reparticiones de la Administración del Estado, de manera de adecuarlos a las actuales necesidades de la sociedad. Ello serviría además para delinear con mayor claridad el horizonte de permanencia de las personas que ingresen a la función pública.
- Un mayor énfasis en las actividades de capacitación y perfeccionamiento del personal público, con una fuerte inversión en la automatización de los procesos administrativos.

- Mayores exigencias de productividad, vinculadas a la existencia de incentivos y también a la posibilidad de perder el empleo en caso de no cumplirse con las metas prefijadas.
- Una adecuada provisión de profesionales para las Regiones, con mayor capacidad de decisión en su ámbito de competencias.

#### **D) LAS PRIVATIZACIONES PENDIENTES.**

La nueva institucionalidad en la infraestructura de uso público no puede dejar de considerar la necesidad de continuar el proceso privatizador de las empresas estatales vinculadas a esta área. Si no se traspasa la propiedad del respectivo sector, al menos debería operar el sistema de concesiones, construidas, operadas y financiadas por el sector privado. Ello implica el deber del Estado de relicitar la respectiva obra o, al menos, de justificar, al momento de término de una concesión, que no existe interés privado en llevar adelante su operación, retribuyéndose por el precio pagado por los respectivos usuarios. Lo anterior, toda vez que un sano criterio de eficiencia permite fundamentar la permanencia en manos privadas de obras que generan rentabilidad social.

Dentro de las privatizaciones pendientes, cabe también incluir las funciones que determinados organismos públicos conservan en áreas como ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Así, por ejemplo, la Dirección General de Aeronáutica Civil, no debería ser la encargada de administrar los principales terminales aeroportuarios de nuestro país; esta labor podría ser realizada perfectamente por empresas privadas. Distinto es el caso de las normas sobre seguridad nacional que obviamente corresponden a las entidades militares -aún cuando esta última noción debería tener un carácter más restrictivo que el que se le asigna en la normativa vigente-, y de aquéllas regulatorias de la navegación aérea que tanto en Chile como en otros países deben estar a cargo de una repartición pública, por los bienes jurídicos que en ello se encuentran comprometidos.

#### **E) EL MARCO REGULATORIO DE LOS MERCADOS DE INFRAESTRUCTURA**

##### **1) *Distintas alternativas de mercados***

##### **a) *Opciones para la competencia***

Siguiendo en este punto el enfoque del Banco Mundial y de algunos especialistas, y teniendo en cuenta además la experiencia reciente de diversos países, sugerimos profundizar aún más la introducción de mecanismos de mercado en la provisión de infraestructura. La competencia por la provisión directa o por el acceso a posiciones de monopolio natural es hoy una alternativa eficiente para dar respuesta a las necesidades sociales de infraestructura.

Entre otras causas, la privatización e introducción de mecanismos de mercado en la infraestructura ha sido posible debido al cambio tecnológico, que ha permitido desagregar aquellos sectores de infraestructura en los cuales es posible la competencia directa, como las telecomunicaciones. En otros sectores, donde las economías de escala representan un factor esencial y, por tanto, se justifican los actividades monopólicas, como en la provisión de agua potable, la competencia se produce en la pugna por obtener la propiedad o la concesión del respectivo servicio.

En consonancia con lo anterior, resulta propicio sugerir que se continúe el proceso de introducción de mecanismos de mercado en nuestra infraestructura de uso público. Quedan pendientes en esta tarea áreas como el sector sanitario -en el cual es posible competir en la producción de agua potable-, el sector portuario y el aeroportuario.

## **b) Legislación y Reglamentación**

### **1° Coherencia normativa**

Con carácter general, es imprescindible efectuar una integración armónica de las casi innumerables normas legales y reglamentarias relativas a la infraestructura, ya sea de modo directo o indirecto, en este último caso especialmente por la dispersión existente en materia de atribuciones entregadas a organismos públicos, como sucede por ejemplo con el Ministerio de Hacienda.

Al mismo tiempo, resulta indispensable dar término a la superposición institucional actualmente existente, no sólo a través de la reorganización de las entidades públicas relacionadas con la infraestructura. Es también importante aplicar efectivamente los mecanismos legales vigentes en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, a los cuales nos hemos referido en el documento relativo a la actual estructura institucional en esta materia: la resolución de contiendas de competencia entre diversas autoridades administrativas, la asunción de servicio público por otro en aquellos lugares en que una entidad determinada no exista, y la delegación de facultades. Este último aspecto resulta especialmente relevante en cuanto a la descentralización de la toma de decisiones en el área de la infraestructura.

En armonía con lo anterior, en la Ley N° 19.175, sobre Gobierno Interior y Administración Regional, existen normas sobre coordinación para la dotación de infraestructura social básica en las áreas metropolitanas, que podrían tener una mayor aplicación.

### **2° Flexibilidad y gradualidad**

Por otra parte, para echar a andar ciertos mercados, debe resistirse la tentación de tener de modo previo perfectamente delineado y determinado su marco regulatorio. En el caso del sistema de concesiones, su implementación ha dependido en gran medida más de la voluntad política y de la flexibilidad de las autoridades del M.O.P. que de marcos legales completos. Al contrario, la misma marcha del sistema de concesiones ha ido exigiendo cambios y ajustes a la normativa dictada, y para ello ha sido clave la tramitación de los respectivos proyectos de ley por parte del Congreso Nacional. Esta lección puede servir para sectores con marcos regulatorios pendientes, como el sector sanitario o portuario, o con legislaciones susceptibles de perfeccionamiento, como sucede con ferrocarriles.

Sin duda, un aspecto crucial para lograr la flexibilidad que se sugiere, viene dado por la confianza que exista entre los diversos actores de cada área de infraestructura sujeta a regulación. Así, por ejemplo, la autoridad no puede escudarse en esta flexibilidad para cometer arbitrariedades o irregularidades, ni los privados para denostar los errores de la autoridad, pues ésta podría verse empujada a dictar normas rígidas que obstaculizaran la participación privada en la infraestructura.

### **3° Marco Regulatorio**

Cabe sugerir el establecimiento marcos regulatorios claros para los diversos mercados de infraestructura de uso público. Por cierto, el primer nivel debería estar constituido por las leyes que dicte el Congreso Nacional. Parece conveniente evitar la delegación legislativa -esto es, que el Congreso autorice al Ejecutivo la regulación de determinados aspectos de la infraestructura, a través de Decretos con Fuerza de Ley-, toda vez que la misma autoridad encargada de velar por la aplicación de las normas en el sector de la infraestructura de uso público, podría verse expuesta a la tentación de dictar normas

desfavorables para la iniciativa privada y, a la larga, de ineficiente rendimiento para el conjunto de la economía.

Del mismo modo, el marco regulatorio debería tener primeramente en cuenta las normas generales de funcionamiento de las actividades económicas, que dan su fundamento y sustancia a nuestro actual sistema económico de mercado: el D.L. N° 211, sobre libre competencia, las leyes sobre sociedades anónimas, mercado de valores, quiebras y otras. De lo contrario, podría ocurrir que se alterasen los principios establecidos en dichas normas, y se perjudicase el correcto funcionamiento de los mercados de infraestructura de uso público. Así, por ejemplo, en lugar de procurarse por parte de la autoridad evitar la concentración horizontal de empresas, prohibiendo casi nominativamente el ingreso de empresas con carácter de monopolio natural a otros sectores de la infraestructura, debería darse eficaz aplicación a la legislación sobre competencia.

Como contrapartida de lo expuesto, las leyes de carácter específico para cada mercado deberían tener una naturaleza propiamente técnica y un distintivo de objetividad. En cuanto a la naturaleza técnica, se trata de respetar las condiciones específicas de cada mercado, de acuerdo con la tecnología y los conocimientos disponibles para éste. Así, por ejemplo, las empresas eléctricas y aquéllas del sector sanitario admiten el arrendamiento de las redes de transmisión de energía o de agua, y las concesiones viales permiten la contratación de accesos suplementarios a las mismas.

Respecto de la objetividad, ésta es especialmente importante en el caso de las reglas contractuales que deben regir las relaciones entre los particulares y el Estado. En particular, los factores de licitación de determinadas obras o proyectos de infraestructura de uso público, las causales de intervención estatal en una determinada obra, la terminación anticipada de los contratos, los sistemas de resolución de controversias entre autoridad y empresa prestadora de bienes de infraestructura y las normas tributarias, deben propender a eliminar o restringir al máximo las posibilidades de discrecionalidad de la autoridad, pues si ésta se produjese, se alteraría la transparencia necesaria para los mercados de infraestructura de uso público.

Se sugiere además evitar la reglamentación excesiva, que podría obstaculizar el desarrollo de determinadas actividades. Sin duda, lo que no debe quedar entregado al reglamento dice relación con los derechos y garantías que se establezcan para los interesados en participar en una actividad, así como tampoco las causales de terminación contractuales y de extinción de obligaciones (al menos, en sus líneas más gruesas). Otros aspectos que claramente entran en el dominio legal es la posibilidad de transferencia de los derechos emanados de un contrato celebrado con la autoridad para la provisión de bienes de infraestructura, así como los procedimientos de resolución de controversias y de eventuales determinaciones de precios.

No debe olvidarse el papel que en relación con la iniciativa legal sobre infraestructura desempeña el Presidente de la República. Resulta importante entonces obtener el concurso de tan importante autoridad, para impulsar las modificaciones que deban efectuarse en ciertas áreas. Encontramos aquí un elemento de juego político de las decisiones públicas que no debe desatenderse.

Por debajo de la ley y, eventualmente, de los reglamentos que para su ejecución se dicten, cuando existan mercados con participación privada, la regulación más detallada de los mismos debería quedar entregada a alguna de las Superintendencias anteriormente mencionadas. De este modo, se daría flexibilidad a la operación de las distintas áreas de infraestructura. Un problema que debe evitarse es el exceso de regulación por parte de estos organismos, que en nuestro país y en otros, ha generado mayores costos que

beneficios sociales, especialmente en materias ambientales y de seguridad de las personas.

### *c) Esquemas contractuales*

Resulta oportuno plantear la existencia de diversas alternativas contractuales entre el Estado y la empresa privada, para la provisión de bienes de infraestructura de uso público, cuando el estado se reserva el dominio de tales bienes.

#### *1° Tipos de contratos*

Sin duda, la concesión ha sido hasta ahora el sistema contractual preferido por el Estado chileno. A través de ésta, una entidad privada se hace cargo de la prestación de servicios durante un período prolongado de tiempo, con la responsabilidad de efectuar inversiones en activos fijos, los cuales, al término del contrato respectivo, revierten al sector público. Los concesionarios tienen derecho a obtener retribución por parte de los usuarios del bien que se trate. La modalidad más empleada de contratos de concesión en Chile es la conocida como B.O.T. o C.O.T. (Construcción, operación, transferencia), mediante la cual una empresa o un consorcio financia, construye y opera determinadas instalaciones por un período determinado, y luego las transfiere al Estado. Respecto de estos contratos, debe prestarse atención al sistema de financiamiento existente en el país, pues las previsiones de infraestructura de aquí al año 2.000, cercanas a los US \$ 12.000 millones, requieren de la activa participación de agentes financieros, como los bancos y los inversionistas institucionales.

En materia de contratos de concesión, son más relevantes los beneficios que reportarán los usuarios del respectivo bien de infraestructura que los ingresos que obtenga el Estado por los pagos que pueda efectuar el concesionario. Se trata más bien de traspasar la eficiencia de la gestión privada y su capacidad para movilizar recursos a la solución de problemas públicos, que de la oportunidad de conseguir nuevos ingresos para el Estado. Por ello, en la medida que se den estos supuestos, cabe insistir en la necesidad de relícitar permanentemente las concesiones de obras de infraestructura de uso público. Con un alto grado de probabilidad la relicitación de la concesión incluiría la operación y mantención de las obras, así como su eventual adecuación o ampliación. El principio que debe mantenerse es que si una obra pública concesionada requiere al término del respectivo contrato seguir utilizando los precios como mecanismo de asignación, y su operación y mantención han sido eficientes en manos privadas, no se justifica su retorno al ámbito público.

Por último, especial importancia tendrá la pronta aprobación del proyecto de ley que modifica el D.F.L. N° 164, de 1991, en cuanto al alcance que puedan tener las concesiones de obras de infraestructura de uso público sujetas a la potestad del M.O.P. Se establecerá que en aplicación de dicha ley, el M.O.P. podrá otorgar en concesión toda obra pública cuya competencia no esté entregada a otro organismo de la Administración del estado encargado de esas obras; incluso en esos casos, el ente público competente podrá delegar mediante convenio de mandato la entrega en concesión de dichas obras. Con ello se pretende dar un carácter general al estatuto jurídico de las concesiones de obras de infraestructura de uso público, y dependerá de la voluntad política de la autoridad el poder concretarlo. Al respecto, y dada la positiva experiencia tenida con el D.F.L. N° 164, parece aconsejable permitir esta extensión.

El contrato de arrendamiento es otra modalidad que puede implementarse en este ámbito. A diferencia de la concesión, el arrendatario no realiza inversiones en activos fijos, sino que esta tarea corresponde al Estado, debido en gran parte a que el precio pagado por los usuarios de un determinado bien no es suficiente para cubrir tales inversiones. Esta

forma contractual podría adoptarse, por ejemplo, para obras de infraestructura que no cuentan con demanda intensiva para su uso, en comparación con otras, como ciertos aeropuertos regionales u obras viales de carácter comunal.

Ha ido adquiriendo relevancia en las obras viales el contrato de servicios o de mantención, en virtud del cual el gobierno acuerda con el sector privado que éste desempeñe determinadas funciones de explotación o mantenimiento durante un período fijo, a cambio de una remuneración específica. Este tipo de contratos puede tener aún más aplicación, por ejemplo en las obras viales municipales, y en todas aquellas en que no exista cobro por el uso de bienes de infraestructura pública.

En el contrato de gestión, un contratista privado asume la responsabilidad de efectuar una serie de operaciones de explotación y mantenimiento de obras de infraestructura, con la facultad de tomar decisiones en materia de gestión. El operador puede ser pagado en parte con fondos estatales, por causa de los servicios prestados, y en parte con ingresos provenientes de las utilidades obtenidas por la operación de la obra. El contrato de gestión puede ser adecuado para proyectos de incierta rentabilidad.

Finalmente, puede suceder que el estado opte por transferir desde un inicio la propiedad de los activos que conforman ciertos bienes de infraestructura. Ciertamente, esta posibilidad resulta aconsejable en áreas donde no se justifica actualmente la presencia estatal, como puede ser el dominio y operación de las vías férreas, de ciertos puertos y aeropuertos, o en el campo del derecho de aguas.

## **2° Aspectos a tener en cuenta en los contratos**

Al tratar acerca de las materias de dominio legal, se ha hecho mención a algunos de los temas a tenerse en cuenta de modo obligatorio respecto del contenido de las diversas formas contractuales recién descritas. A ello, cabe añadir que la provisión de bienes de infraestructura de uso público debe admitir, necesariamente, lo que se conoce en derecho como la "teoría de la imprevisión", es decir, el modo de hacer frente a circunstancias no cubiertas en el contrato celebrado, que deviene en mayores gravámenes, a veces insoportables, para alguna de las partes. Esto, por cuanto en ocasiones resulta difícil prever la magnitud de los riesgos que asume el empresario privado que participa en algún proyecto de infraestructura. Esta acogida a la teoría de la imprevisión puede darse a través del otorgamiento de aportes de carácter estatal para el caso de rentabilidades menores a las previstas para hacer viable un proyecto, a la posibilidad de acudir a una instancia imparcial que pueda declarar resuelto un contrato por alteración grave de las circunstancias tenidas en cuenta para su celebración, o por otras vías.

## **2) Sistemas adecuados de financiamiento**

Supuesto que el sector privado tendrá una participación creciente en el financiamiento de obras de infraestructura de uso público, resulta indispensable contar con los mecanismos más eficientes y adecuados de financiamiento. En los últimos años se han dado pasos firmes en esta materia, modificando leyes relativas a la participación de bancos, instituciones financieras e inversionistas institucionales (Administradoras de Fondos de pensiones, Compañías de Seguros y Fondos de Inversión), facilitando la emisión de títulos de deuda y configurando nuevas garantías, como la prenda especial de concesión de obra pública que se establece en el proyecto de ley que modifica el D.F.L. N° 164, de 1991, y la prenda especial establecida en la Ley N° 19.425, sobre estacionamientos subterráneos.

La relevancia de este tema, que podría convertirse en un verdadero cuello de botella para la materialización de muchas y cuantiosas inversiones, amerita referirse más en detalle a él, dando a

conocer la actual estructura institucional para el financiamiento de la infraestructura de uso público.

**a) *Financiamiento bancario nacional***

Nuestro sistema bancario tiende a otorgar financiamiento atendiendo más a quienes sustentan un proyecto que a las previsiones de rentabilidad del proyecto mismo. Los créditos tienden a ser sindicados. Juegan un importante rol las garantías que puedan entregarse contra los fondos que se suministren. La participación de los bancos se visualiza más para la etapa de construcción de una determinada obra, que para la de su explotación, operación o mantenimiento.

**1° *Legislación vigente***

La Ley General de Bancos autoriza en su artículo 84 tres modalidades de crédito:

- Un solo banco puede conceder créditos sin garantías hasta el 5 % de su capital pagado y reservas.
- El margen se eleva al 10 %, tratándose del financiamiento de concesiones del D.F.L. N° 164, de 1991, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
  - a) El crédito debe ser sindicado
  - b) Debe suscribirse un convenio de crédito con el constructor o concesionario del proyecto.
  - c) Las empresas constructoras deben dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el D.S. N° 917, de 30.01.95, de los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas:
    - 1° Deben estar ubicadas en una de las dos mejores clasificaciones de sujetos de crédito de los bancos que otorgan el financiamiento, o calificar para alguna de ellas.
    - 2° Durante la fase de explotación del proyecto, y para precaver la recuperación del crédito para el banco prestamista, deben contar con ingresos mínimos garantizados por el Estado o un seguro de carácter privado que garantice dichos ingresos, los que se constituirán en garantía total o parcial de su obligación ante la entidad crediticia.
    - 3° Deben tener un capital no inferior al que se exige para estar inscrito en 1ª categoría del Registro de Contratistas de Obras Públicas (D.S. N° 15, del M.O.P., de 1992). Esta norma podría flexibilizarse, en el sentido de exigir un capital proporcional al monto de la inversión que debe realizarse para la respectiva concesión.
- El margen para un solo banco puede ampliarse hasta el 25 %, si lo que excede del 5 % corresponde a créditos caucionados por garantías sobre bienes corporales muebles o inmuebles de un valor igual o superior a dicho exceso. El Ministerio de Hacienda estima que ésta sería una buena alternativa para concesionarias que no pueden endeudarse directamente, pero sí a través de su matriz; pero, ello copa la capacidad de crédito de la matriz, aumentando así los índices de liquidez, solvencia y leverage, lo que podría acarrear que el holding deje de realizar proyectos o expandir los actuales vía endeudamiento.

Deben además tenerse presentes los límites existentes para personas relacionadas al Banco. Si la empresa que requiere el financiamiento es relacionada al Banco y a su vez lo es de otras empresas relacionadas con el Banco, la deuda de todo el grupo de personas resultante se considerará como una sola para los efectos de

los límites mencionados. A ello se añade que el total de créditos otorgados a personas relacionadas a una entidad financiera no puede exceder el monto de su capital pagado y reservas.

Salta a la vista que el sistema de concesiones de obras de infraestructura pública establecido en el D.F.L. N° 164 tiene un tratamiento más favorable que otros mecanismos de participación privada para la provisión de infraestructura de uso público. Resulta aconsejable, entonces, asimilar al D.F.L. N° 164 dichos mecanismos, de manera de proporcionar un mayor incentivo a la participación de los bancos en este tipo de financiamiento.

## **2° *Modificaciones en trámite para el D.F.L. N° 164***

En cuanto al margen de crédito bancario, se espera ampliar de un 5 al 10 % el margen para un solo banco, siempre que se otorgue en garantía la prenda especial de concesión de obra pública que se pretende establecer en el proyecto de ley sobre concesiones actualmente en discusión. Respecto a los créditos sindicados, el margen podría llegar al 15 %.

En materia de garantías, el proyecto de ley sobre concesiones instituye una prenda especial de concesión de obra pública, que puede ser pactada por el concesionario con los financistas de la obra o de su operación o en la emisión de títulos de deuda de la sociedad concesionaria, y podrá recaer sobre el derecho de concesión de obra pública; sobre todo pago comprometido por el Fisco a la sociedad concesionaria a cualquier título, en virtud del contrato de concesión; y sobre los ingresos de la sociedad. Como señalábamos, esta figura ya se encuentra contemplada, con matices similares, en la Ley N° 19.425, que permite a las municipalidades otorgar en concesión el subsuelo de los bienes nacionales de uso público.

Cabe plantear nuevamente la posibilidad de que las ventajas que se instituirán para el sistema de concesiones se amplíen a otras modalidades de provisión por privados de obras de infraestructura de uso público, como podría suceder con las reformas en trámite para el sistema portuario.

### **b) *Financiamiento bancario externo***

Al respecto, el Banco Mundial estima que este tipo de aportes puede ser conveniente al inicio del proceso de concesiones o de otras modalidades de participación privada en la provisión de infraestructura de uso público en un país; pero, a largo plazo, es preferible acudir al financiamiento nacional, sobre todo en proyectos que no tengan rentabilidad tan atractiva para los bancos extranjeros, en comparación con otras alternativas de créditos en países diversos.

Existen en nuestro país dos problemas relacionados con el financiamiento bancario externo:

- El encaje del 30 % del monto del crédito que el Banco Central ha dispuesto para ciertos créditos ingresados al amparo del Capítulo XIV del Compendio de Cambios Internacionales. En cierto modo, la autoridad obstaculiza con este encaje la posibilidad de aprovechar el diferencial de tasas que existe para fines crediticios en países como Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania. Sin embargo, conviene tener presente que dicha medida no ha impedido, por ejemplo, la consecución de financiamiento para proyectos de gran envergadura, como por ejemplo, en el sector minero. No obstante lo anterior, resulta aconsejable flexibilizar esta norma, dado que el encarecimiento de los proyectos de infraestructura, especialmente de aquellos en los cuales los usuarios pagan por su uso, repercutirá precisamente en el precio que

éstos deberán soportar.

- El riesgo cambiario derivado de una eventual devaluación de la moneda nacional. De acuerdo con el Banco Mundial, los prestamistas internacionales prefieren el reembolso de los créditos en divisas. En estos casos, existe la posibilidad de contratar un seguro de cambio, lo que se traduce en un encarecimiento del crédito. En otros países, el estado ha sido garante de la estabilidad de los pagos en caso de ocurrir esta contingencia.

**c) Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP)**

Los Fondos de Pensiones pueden participar de diversas maneras en el financiamiento de proyectos de infraestructura de uso público que contemplan un pago por parte de sus usuarios. Les sería más propicio intervenir en la etapa de operación del proyecto, y no comprometer recursos durante la fase de construcción, principalmente porque en ésta pueden hacerlo a través de terceros, que son los Fondos de Inversión que se mencionan más adelante.

**1° Instrumentos en los cuales pueden invertir**

De acuerdo con el artículo 45 del D.L. N° 3.500, las AFP pueden invertir, entre otros, en los siguientes instrumentos:

- Bonos de empresas Públicas y Privadas

En este caso, la empresa que se haga cargo de una obra -o su matriz- podrían emitir tales bonos. Tratándose de "Bonos sin Historia", es decir de sociedades de menos de tres años de existencia desde su constitución, la clasificación de riesgo de éstos debe ser de BBB o mejor. Se estima que, por la naturaleza de los riesgos envueltos en estas concesiones, las clasificadoras de riesgos no serían propensas a evaluar tan favorablemente estos proyectos, a pesar de una norma de carácter general de la Superintendencia de Valores y Seguros que tiende a facilitar esta clasificación.

- Bonos de empresas públicas y privadas convertibles en acciones, según el artículo 121 de la Ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores
- Acciones de sociedades anónimas abiertas
- Acciones de sociedades anónimas inmobiliarias abiertas

Cabe recordar que a estas acciones, durante los 5 primeros años de vigencia de la sociedad, no se les aplican ciertas limitaciones establecidas en el D.L. N° 3.500.

- Cuotas de Fondos de inversión inmobiliarios y de Fondos de Inversión de Desarrollo de empresas, a que se refiere la ley N° 18.815

Se trata de un modo indirecto de participar en el financiamiento de concesiones. En este caso, las AFP pueden:

- a) Adquirir cuotas de fondos de inversión que, a su vez, hayan adquirido acciones o bonos de empresas concesionarias.
- b) Suscribir contratos de aportes diferidos en el tiempo con los Fondos de

Inversión, por un monto no mayor al 2 % del valor del fondo de pensión, y por un plazo de 3 años desde la inscripción de la emisión respectiva en la Superintendencia de Valores y Seguros. En este caso, las AFP concurren varias veces al financiamiento de los estudios de una misma concesión, dado que pueden celebrar contratos con varios Fondos. Sin embargo, faltaría por dictarse un Reglamento que haga aplicable esta modalidad contractual.

- Otros instrumentos de oferta pública, cuyos emisores sean fiscalizados por las Superintendencias de Valores y Seguros o de Bancos e Instituciones Financieras, según corresponda, que autorice el Banco Central (letra n).
- Cuotas de inversión de créditos securitizados a que se refiere la ley N° 18.815

Esta última alternativa debe compatibilizarse con el artículo 135 de la Ley N° 18.045, de Mercado de Valores, que permite la securitización de títulos de crédito transferibles en virtud de normas de carácter general dictadas por la Superintendencia de valores y Seguros.

## **2° Fondos disponibles y límites aplicables para inversión por las AFP**

La participación potencial de los Fondos de Pensiones en Infraestructura, en millones de dólares, ascendía en diciembre de 1995 a los siguientes valores, según la Superintendencia de AFP:

<b>INSTRUMENTO</b>	<b>LÍMITE DE INVERSIÓN</b>
- Cuotas de FIDE	1.121,02
- Cuotas de Fondos de Inversión Inmobiliarios	2.247,62
- Acciones S.A. Inmobiliarias	674,29
- Bonos de empresas sin Historia	1.271,66
<b>TOTAL</b>	<b>4.640,29</b>

Nota: las acciones de S.A.I. (Sociedades Anónimas Inmobiliarias) no se suman en el total de inversiones, porque comparten límite de inversión con los Fondos de Inversión Inmobiliarios.

Estimamos que deberá prestarse atención a los límites establecidos en la legislación para la inversión de las AFP en instrumentos susceptibles de ser empleados en el financiamiento de proyectos de infraestructura de uso público, en el sentido de facilitar su ampliación cuando ello sea necesario. La reciente tramitación de la Ley N° 19.415, destinada a facilitar el financiamiento de las concesiones de obras de infraestructura de uso público, que fue despachada en un plazo relativamente breve por el Congreso Nacional, debería ser un precedente digno de imitarse en el futuro.

### **d) Compañías de Seguros (D.F.L. N° 251)**

#### **1° Participación como agentes financieros**

Para estas empresas resulta favorable el largo plazo de proyectos de infraestructura de uso público cuyo uso es pagado por los usuarios o respecto de los cuales existen aportes financieros comprometidos por parte del Estado, para sus propios calces de activos y pasivos. Puede no serles atractivo que se deban efectuar pagos al Estado con independencia del volumen de venta de la respectiva obra pública y la eventual baja

liquidez de las cuotas de Fondos de Inversión y de las acciones u otros instrumentos emitidos por la sociedad concesionaria. Al igual que las AFP; es probable que estas entidades intervengan mayormente en la fase de operación de la obra de uso público, mediante el financiamiento a través de bonos, papeles de largo plazo o acciones.

## **2° Mecanismos de Inversión**

De acuerdo a documento preparado por la Cía. De Seguros de Vida "La Construcción", las alternativas de financiamiento de infraestructura por parte de estas entidades serían las siguientes:

- **Fondos de Inversión de Desarrollo de Empresas:**  
La participación por esta vía no sería significativa: las Cías de Seguros tienen como límite máximo de inversión por emisor para este tipo de fondos, el mínimo entre un 2,5 % del total de las reservas técnicas más el patrimonio de riesgo del inversionista y el 10 % de las cuotas suscritas por el Fondo. Ello permitiría a la aseguradora financiar sólo hasta un 5 % del valor total de la obra. Dado que los Fondos no están obligados a exigir garantías a las empresas, se incrementa el riesgo del negocio para la aseguradora.
- **Fondos de Inversión Inmobiliarios:**  
Los límites de inversión de las Cías de Seguros están dados por el mínimo entre el 7 % de las reservas técnicas más el patrimonio de riesgo del inversionista y el 20 % de las cuotas suscritas del Fondo. Por ello, se calcula que las Cías. de Seguro financiarían sólo hasta un 4 % del valor del proyecto.
- **Títulos de deuda de las sociedades a cargo de un proyecto de infraestructura de uso público:**  
El límite de inversión directa en títulos de deuda viene dado por el menor valor entre el 10 % de las reservas técnicas y el patrimonio de riesgo del inversionista; el 20 % de la serie o emisión de cada instrumento; y el producto de diversos factores. Se estima que los montos que podrían allegarse por estos conceptos ascienden a un 40 % de las reservas técnicas y patrimonio de riesgo del mercado asegurador, es decir, US \$ 1.130 millones.
- **Acciones de las empresas involucradas en proyectos de infraestructura de uso público**
- **Inversión por medio del 20 % del Patrimonio Libre de Riesgo:**  
Estos recursos pueden ser invertidos sin restricciones de emisor. Pero, el monto estimado de todo el mercado asciende sólo a US \$ 80 M, aproximadamente.

Respecto de las Compañías de Seguros, cabe hacer presente la misma observación formulada para las AFP, en cuanto a la necesidad de atender con criterios flexibles a la ampliación eventual de sus límites de inversión.

### **e) Fondos de Inversión**

#### **1° FIDES y FII (Ley N° 18.815)**

Los Fondos de Inversión de Desarrollo de Empresas (FIDES) e Inmobiliarios (FII), pueden participar en los proyectos de infraestructura, como constituyentes de una sociedad o a través de la adquisición de títulos de deuda emitidos por dicha sociedad. Tiene también normas sobre límites de inversión.

Cabe resaltar que estos Fondos tienen la facultad de invertir en acciones de sociedades cuyo objeto sea la participación en concesiones de infraestructura de uso público, sin referencia específica al D.F.L. N° 164, con lo cual su ámbito de acción se amplía. Pero, la ley no los faculta para invertir en sociedades que, eventualmente, pudieran tener a su cargo obras de infraestructura de uso público bajo otra modalidad contractual.

**2° Fondos de Inversión de Capital Extranjero de Riesgo (FICER, Ley N° 18.657))**

A estos Fondos se les aplican las mismas restricciones y limitaciones que se establecen para los FIDE, aun cuando se encuentran autorizados para invertir casi exclusivamente en sociedades anónimas cerradas, pudiendo participar en la constitución de dichas sociedades. Ello permite que participen en el financiamiento de obras de infraestructura de uso público.

PGM/30.04.96  
t:pedro:instfin3

## CAMBIOS EN LA INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE

### PROPOSICIÓN PARA EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN <sup>(1)</sup>

#### RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo aborda los posibles "Cambios en la Institucionalidad de la Infraestructura en Chile". Tiene por finalidad sugerir ideas que contribuyan a generar una discusión sobre esta materia, entre los diversos actores involucrados en la marcha de nuestra sociedad y en su perfeccionamiento. Su propósito es el de procurar claridad conceptual, un diagnóstico adecuado y formular proposiciones para las acciones relativas a la institucionalidad de la infraestructura de uso público en nuestro país.

Hoy en día no se discute el papel relevante que cumple la infraestructura de uso público en el crecimiento económico y la evolución social de las naciones, especialmente en el caso de las economías en proceso de desarrollo emergente. Desafortunadamente, de acuerdo con un diagnóstico ampliamente compartido por los distintos sectores de opinión nacional, este factor presenta graves carencias y deficiencias en nuestro país. Ello ha llevado a las autoridades de gobierno a asignar un carácter prioritario a la solución de este problema.

Se admite que para implementar una infraestructura acorde a los requerimientos deben materializarse **elevadas inversiones** en las distintas áreas que ésta abarca, especialmente en la infraestructura básica de los diversos modos del transporte y en el campo de los servicios sanitarios.

En cuanto a la **provisión de los bienes y servicios** de infraestructura, se reconoce hoy la mejor capacidad de gestión y de inversión del sector privado, y se pretende, justificadamente, asignar a éste dicha tarea, sea entregándole la propiedad o la concesión del área de infraestructura de que se trate. No se justifica la actual participación estatal en las áreas tales como puertos, aeropuertos y los sectores sanitario, energético y de telecomunicaciones.

Respecto del **Rol del Estado** en materia de infraestructura, hay también consenso que a éste le compete una función normativa, reguladora y de planificación estratégica, dentro de su función subsidiaria y de garante del bien común. Así, entonces, se entiende que el Estado está facultado para:

- exigir a los privados estándares de servicio y de calidad ambiental.
- intervenir en la determinación de los precios en áreas de la infraestructura. donde existen mercados imperfectos a través de pautas tarifarias objetivas y previamente establecidas y conocidas.
- establecer de normas sobre derechos de los consumidores, sobre libre competencia y competencia desleal.

Por otra parte, una dimensión fundamental en la **relación entre Estado y empresa privada** viene dada por la vinculación contractual que puede existir entre ambos. Destacan al respecto las concesiones de obras públicas y el financiamiento estatal para algunos proyectos. La certidumbre y garantía respecto de los derechos de los inversionistas y de las empresas, la equidad en las condiciones contractuales y un mecanismo expedito de solución de controversias son características de una relación deseable en esta materia. Al mismo tiempo, se hace necesario un mercado de capitales libre de trabas, con posibilidades equitativas de acudir libremente al financiamiento nacional o extranjero, y de otorgar garantías efectivas para responder de las obligaciones contraídas. La globalización y la sofisticación financiera se desarrollan de mejor modo en un ambiente en el cual el Estado verifica la corrección de las operaciones, en lugar de regular anticipada y detalladamente las mismas, lo que tiende a entorpecerlas y encarecerlas.

Nuestro país presenta múltiples problemas en su actual **estructura institucional** en materia de infraestructura de uso público. El análisis de las actuales instituciones, así como las funciones y atribuciones que a ellas les corresponde y que han sido desarrolladas con detalle en el cuerpo de este documento, permiten visualizar un conjunto de virtudes y carencias del actual esquema institucional.

En efecto, el aparato estatal se nos muestra hipertrofiado, con multiplicidad de organismos dedicados a la misma materia y falta de coordinación entre éstos. Existe presencia estatal en áreas en las cuales no se justifica. En otros ámbitos, las regulaciones no son las adecuadas para los tiempos que vivimos. La estructura organizacional y el régimen de personal de la administración pública también conspiran contra la eficiencia de ésta. Por otra parte, en algunos casos los ministerios no cuentan con roles importantes asignados a los Subsecretarios, no por falta de éstos, sino que por carencia de sus atribuciones, las que en muchos casos son entregadas a jefes de servicios o direcciones que concentran gran poder técnico.

En general, las reglas de funcionamiento de cada ministerio y sus dependencias son rígidas, su personal no tiene incentivos para mejorar su productividad y la mayoría de las leyes orgánicas de cada repartición arrastran una carga conceptual correspondiente a otras épocas en las cuales el Estado tenía una injerencia mucho mayor en la actividad económica del país. Ello ha llevado a que algunos ministerios tengan de hecho una organización que flexibiliza su accionar y procuren retribuir más adecuadamente su personal calificado en este último caso por la vía de honorarios o prestaciones que hacen que este tipo de mejoramiento salarial sea objeto de cuestionamiento y de polémica.

Por lo anterior, es que este documento somete a discusión una racionalización y modernización del Estado, dotándolo de una estructura administrativa simple y eficiente, basada en la existencia de Ministerios, Subsecretarías y Superintendencias. Proponemos rediseñar las funciones del aparato estatal relativas a la infraestructura, asignando funciones diversas y especializadas bajo un enfoque de eficiencia, reduciendo el número de ministerios relacionados con la infraestructura y estableciendo subsecretarías y superintendencias que se articulen con sus respectivas carteras ministeriales. Los Ministros de Estado tendrían a su cargo la labor de conducción política de su respectiva área. Mientras las subsecretarías abordarían áreas específicas de la acción ministerial, las superintendencias tendrían un carácter autónomo y velarían por el eficiente funcionamiento de los mercados sujetos a su tutela.

Cada Superintendencia tendría a su cargo la aplicación de los marcos regulatorios para un ámbito específico y más autónomo de la infraestructura, pudiendo al efecto dictar normas de carácter general o particular, interpretar la ley, intervenir en el acuerdo de precios que se requiera en el caso de mercados imperfectos, y aplicar sanciones. Por otra parte, resalta la necesidad del mejoramiento de gestión de estos organismos, para un cumplimiento más eficiente de sus funciones.

En particular nuestro planteamiento procura **reducir el número de ministerios y organismos relacionados con la infraestructura**, del siguiente modo, que se propone para la discusión:

- Sugerimos que el rediseño institucional contemple un Ministerio de Infraestructura, del cual dependerían las Subsecretarías de Transportes y la de OO.PP., otro dedicado a la Vivienda y al Urbanismo y otro a cargo de Fomento productivo y del funcionamiento del sistema de mercado.
- El Ministerio de Vivienda y Urbanismo conservaría las actuales funciones del MINVU a través de la Subsecretaría de Vivienda, que se relacionaría con la planificación y financiamiento de viviendas; y de la creación de la Subsecretaría de Urbanismo, pasando ésta a tener el carácter de la actual División de Desarrollo Urbano, e incorporando además las atribuciones sobre parcelaciones con fines urbanos que actualmente tiene el Ministerio de Agricultura. Ello, por cuanto el urbanismo ha ido adquiriendo un perfil más definido y necesario para la correcta asignación de recursos en relación con los asentamientos humanos y con las actividades de sus habitantes.
- El Ministerio de Economía tendría una labor de fomento de las actividades productivas, especialmente las vinculadas a los recursos naturales, y de supervigilancia sobre el correcto funcionamiento de los mercados, con especial énfasis en la protección de la libre competencia, en evitar conductas desleales y en la protección de los consumidores.

De este modo, se agruparían bajo la competencia de este Ministerio las Subsecretarías de Fomento Productivo, de Energía, de Minería, de Agricultura, de Pesca, de Bienes Nacionales, y se relacionarían con el Ejecutivo, a través de esta cartera, las Superintendencias de Telecomunicaciones, de Ferrocarriles, de Puertos, de Aeropuertos (que podría estar unida a la de Aeropuertos), de Servicios Sanitarios, de Concesiones y de Electricidad y Combustibles.

Esta estructura ministerial podría contar con una instancia coordinadora que evitase la superposición de funciones u otros inconvenientes que revelen una visión desarticulada de las situaciones sociales sobre las cuales corresponde actuar a los ministerios propuestos.

Junto con redefinir el rol del Estado Central en la Infraestructura, nos parece oportuno **profundizar el proceso de descentralización y desconcentración administrativa**, asignando para ello un rol más relevante a los gobiernos regionales y a las municipalidades. Aspectos imprescindibles en este ámbito son la mayor autonomía de las autoridades respectivas en la toma de decisiones relativas a infraestructura, y el diseño de mecanismos financieros que permitan la realización de más obras de carácter local. Del mismo modo, se considera necesario lograr una mayor coordinación entre los diversos municipios. Al respecto, debería estudiarse la institución de una autoridad coordinadora para resolver los problemas que afecten a más de un municipio en una región determinada, labor que podría recaer en la respectiva intendencia o gobernación provincial.

La **modernización del "capital humano"** que representa el personal de la Administración del Estado, es un desafío que afecta a todas las áreas de la función pública, y no sólo a la infraestructura. Para lograr este objetivo, se sugiere flexibilizar el régimen laboral de los empleados públicos, dar mayor autonomía a los jefes de servicio en la fijación de las plantas y las remuneraciones -con ciertas limitaciones-; el rediseño de los perfiles de cargo establecidos para las entidades públicas; la creación de Escuelas de Políticas Públicas y de Administración Pública y una mayor inversión en capacitación y perfeccionamiento del personal de la Administración estatal.

Estimamos conveniente, además, **continuar con las privatizaciones pendientes.** Nuestro país está maduro para llevar a buen término el proceso privatizador de su infraestructura. Existen diversas iniciativas de orden legal y administrativo propiciadas por el Ejecutivo, tales como la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su modificación actualmente en trámite en el Congreso; el proyecto de ley de privatización parcial de las empresas de servicios sanitarios y su marco regulatorio; el proyecto de ley que divide Emporchi en nueve sociedades autónomas y que permitirá la concesión de servicios portuarios; los anuncios en política aeroportuaria; los estudios para concesionar el transporte ferroviario de pasajeros en el marco de la también reformada ley de Ferrocarriles; y de la ley que permite el uso del subsuelo de uso público.

La nueva institucionalidad de la infraestructura de uso público no puede dejar de considerar la necesidad de continuar con el proceso privatizador de las empresas estatales vinculadas a esta área. Si no se traspasa la propiedad del respectivo sector, al menos debería operar el sistema de concesiones construidas, operadas y financiadas por el sector privado. Ello también alcanza al deber del Estado de relicitar las respectivas obras al momento del término de una concesión.

Otro aspecto que resulta conveniente revisar es el **marco regulatorio para los mercados de Infraestructura.** Para ello, se sugiere profundizar aún más con la introducción de mecanismos de mercado en la provisión de infraestructura. Es imprescindible efectuar una integración armónica de la innumerables normas legales y reglamentarias relativas a la infraestructura y dar término a la superposición institucional existente, no sólo a través de la reorganización de las entidades públicas, sino también a través de una efectiva aplicación de mecanismos legales vigentes, de forma de, permitir la resolución de contiendas de competencia entre diversas autoridades administrativas

A esta coherencia normativa debe aplicársele el concepto de flexibilidad y gradualidad. En efecto, en el caso de concesiones su implementación ha dependido en gran medida más de la voluntad política y de la flexibilidad de las autoridades del Ministerio de OO.PP. que de marcos legales completos. Al contrario la misma marcha del sistema de concesiones ha ido exigiendo cambios y ajustes a la normativa dictada y para ello ha sido clave la tramitación de los respectivos proyectos de ley por parte del Congreso Nacional. Esta lección puede servir para sectores con marcos regulatorios pendientes como el sector sanitario o portuario, o con legislaciones susceptibles de perfeccionamiento como sucede con ferrocarriles.

Las diversas formas de contratos aplicables en los mercados de infraestructura deben ser analizadas en detalle, especialmente en aquellas áreas en las cuales el Estado se reserva el dominio de los bienes relativos a este sector. Por ello, resulta útil conocer tanto los contratos de concesión como los de arrendamiento, de mantención y otros, cuyo uso tiende a expandirse en el mundo.

Por otra parte, atendiendo a que el sector privado tendrá una participación creciente en el financiamiento de obras de infraestructura público, resulta indispensable contar con mecanismos de financiamiento eficientes y adecuados. En los últimos años se han dado pasos firmes en esta materia, modificándose leyes relativas a la participación de bancos e instituciones financieras e inversionistas internacionales, facilitando la emisión de títulos de deuda y configurando nuevas garantías y prendas especiales, como por ejemplo las establecidas sobre estacionamientos subterráneos.

La relevancia de este tema podría convertirse en un verdadero "cuello de botella" para la materialización de muchas y cuantiosas inversiones, por lo cual resulta imprescindible hacer algunas revisiones y extensiones de las leyes y normas vigentes. Así por ejemplo, las ventajas de las disposiciones del DFL N° 164 podrían ampliarse a otras modalidades de la provisión de obras de infraestructura de uso público como son las reformas en trámite al sistema portuario; las normas de encaje para créditos externos deberían revisarse a objeto de disminuir algunos costos del financiamiento externo y deberían estudiarse otras facilidades para que las administradoras de fondos de pensiones, así como las compañías de seguros y de los fondos de inversión puedan

participar más activamente en el financiamiento de obras. La participación de los denominados "inversionistas institucionales" en el financiamiento de la infraestructura de uso público, es fundamental para lograr reunir el elevado monto de recursos que este sector requiere. Los proyectos relativos a infraestructura presentan la ventaja de generar recursos en el largo plazo, lo que permite lograr una conveniente rentabilidad y seguridad en las inversiones que efectúen los referidos inversionistas.

Santiago, abril de 1996

---

(1) Jefe de Proyecto: Pedro García Morales. Abogado (Universidad Católica de Chile). Departamento Legal de la Cámara Chilena de la Construcción. Profesor de Derecho Económico en las Facultades de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Chile y de la Universidad Alonso de Ovalle.

Han colaborado muy especialmente en este trabajo los miembros de la Comisión de Infraestructura de la Cámara Chilena de la Construcción, señores Roberto Acevedo (Presidente), señora Loreto Silva y señores Pablo Araya, Juan Eduardo Errázuriz, Vicente Domínguez, Javier Hurtado, Víctor Manuel Jarpa y Héctor José Zañartu.

Se agradece además la colaboración del señor Gabriel Aldoney y de los abogados señores Augusto Bruna, asesor jurídico de la Cámara Chilena de la Construcción, y Carolina Arrau, del Departamento Legal de esta entidad.



**COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

---

---

**CAMBIOS EN LA  
INSTITUCIONALIDAD DE LA  
INFRAESTRUCTURA EN CHILE**

**Proposición para el  
Plan Estratégico de la  
Cámara Chilena de la  
Construcción**

---

---

## **SÍNTESIS DE PROPOSICIONES RELEVANTES**

- **1. Propósito del trabajo**
- **2. Noción de Infraestructura de Uso Público  
Capacidad de Gestión e Inversión del Sector  
Privado**
- **3. Diagnóstico de la Actual Estructura  
Institucional**

- **4. Racionalizar y Modernizar el Papel del Estado**
  - **Ministerios**
  - **Subsecretarías**
  - **Superintendencias**

## *Ministerio de Infraestructura*

- **Subsecretaría de Transportes :  
Transporte Urbano e Interurbano,  
Vialidad y Mantenición de Caminos**
- **Subsecretaría de OO.PP. :  
Contratación de Obras con  
Financiamiento Estatal**

---

## *Ministerio de Vivienda y Urbanismo*

- *Subsecretaría de Vivienda*  
*Planificación y Financiamiento de*  
*Viviendas*
  - *Subsecretaría de Urbanismo*  
*Funciones de actual División de Desarrollo*  
*Urbano, y atribuciones sobre parcelaciones*  
*con fines urbanos que hoy tiene el*  
*Ministerio de Agricultura*
-

## *Ministerio de Economía*

- **Fomento actividades productivas**
- **Supervisión de mercados**
  - libre competencia
  - evitar conductas desleales
  - protección de los consumidores
- **Subsecretarías : Productiva, Energía, Pesca, Minería, Agricultura, y Bienes Nacionales.**
- **Superintendencias : Telecomunicaciones, Electricidad y Combustibles, Ferrocarriles, Puertos, Aeropuertos, Servicios Sanitarios y Concesiones.**

- **5. Profundizar Proceso de Descentralización y Desconcentración Administrativa**
- **6. Modernización del Sistema de Personal de la Administración del Estado**
- **7. Privatizaciones Pendientes**

- 8. Introducción de Mecanismos de Mercado**
- integración armónica de normas legales y reglamentarias**
  - término superposición institucional**
  - aplicación de mecanismos vigentes**
  - resolución contiendas competencia**
  - flexibilidad y gradualidad**
  - diversas formas de contrato :  
de concesión, de arrendamiento, de  
mantención y otros**

- 9. Mecanismos de Financiamiento eficientes y adecuados :**
- Participación de Bancos e Inversionistas Institucionales**
  - Emisión de Títulos de Deuda (Bonos sin historia) y Securitización**
  - Nuevas Garantías y Prendas Especiales**

## **CAMBIOS EN LA INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE**

### **SÍNTESIS DE PROPOSICIONES RELEVANTES**

1. **Racionalización y Modernización del Estado**
2. **Profundizar proceso de descentralización y desconcentración administrativa**
3. **Modernización del sistema de personal de la Administración del Estado**
4. **Avanzar en las privatizaciones**
5. **Marco regulatorio apropiado**
6. **Mecanismos de financiamiento eficientes y adecuados**

**NUEVAS LINEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA**

**SERGIO ALMARZA ALAMOS**

Santiago, febrero de 1996

## I.- AJUSTES A LA POLITICA HABITACIONAL

### 1.- Diagnóstico que lleva a los ajustes.

El diagnóstico a que condujeron los análisis y proceso de discusión que ha mantenido en los últimos años la autoridad con diversos estamentos del sector privado -tanto inmobiliarios como financieros- puede sintetizarse de la siguiente manera:

- Existe una demanda insatisfecha por servicios habitacionales de enorme magnitud.
- Al mismo tiempo, existe la institucionalidad, la capacidad empresarial y los recursos financieros para satisfacer toda la demanda en un plazo no superior a 15 años.
- Sin embargo, el sector privado no reacciona, a causa de algunas barreras originadas por la propia política habitacional, las cuales se arrastran desde hace varias décadas.

Los principales antecedentes en los cuales se fundamentan estas conclusiones se presentan a continuación:

1.1 El déficit absoluto de viviendas, de acuerdo al análisis del Censo de 1992, resulta a esa fecha de alrededor de 740 mil viviendas. Esta carencia se origina en 540 mil familias de más de cuatro personas que viven en la vivienda de otra familia; y 200 mil familias que viven en viviendas con deficiencias graves y conventillos.

1.2 La inmensa mayoría de esas familias se encuentra en condiciones de pagar por los servicios habitacionales del nivel de una vivienda básica o superior, pero no existe la oferta. Como demostración cabe señalar los siguientes antecedentes :

- a) El número de ahorrantes en cuentas individuales para postular a los subsidios habitacionales era al 30 de junio pasado de 1.059.247, con un saldo total ahorrado de 18,3 millones de UF (US\$ 567 millones) y un ahorro total convenido en los planes de ahorro de 43,6 millones de UF (US\$ 1.352 millones).

Este ahorro es adicional a los pagos en dinero, especiés o servicios que muchas de las familias allegadas deben asumir a cambio de los precarios servicios que obtienen en su situación actual.

- b) Aún tomando sólo el antecedente del ahorro para el caso del 81% del total de ahorrantes (que postularán a los subsidios de vivienda básica o PET), el flujo mensual promedio por ahorrante es de 1.8 UF.

Con este monto la familia promedio podría, en el evento que hubiera un mercado normal, pagar por los servicios habitacionales en dos formas:

- pagar el arriendo de una vivienda básica si existiera una oferta consistente con el costo del capital
  - adquirir dos viviendas básicas (o una vivienda de hasta 500 UF) en un plazo de 20 años si contase con el subsidio correspondiente.
- c) A mayor abundamiento, cabe destacar que actualmente hay 8 postulantes al subsidio de vivienda básica que han cumplido los requisitos para su obtención, por cada subsidio disponible.

- d) Los arrendatarios de viviendas básicas, PET o sus similares de antiguos programas, pagan cánones de arriendo que varían entre el equivalente a tres y siete veces el dividendo que pagan los propietarios deudores de esas viviendas. El canon por una pieza de conventillo normalmente duplica el monto del dividendo por una vivienda básica.

También cualquiera de estas familias podría financiar la adquisición de una vivienda si tuviera acceso al financiamiento en condiciones normales.

- 1.3 El número de propietarios de viviendas de hasta 700 UF (a las que pueden acceder las familias de los cinco primeros deciles de ingreso) completamente pagadas, se estima en alrededor de 700 mil, de acuerdo al mismo Censo de 1992. Hasta ahora estas viviendas no se han podido enajenar debido a que la demanda en este segmento está condicionada por la existencia de los subsidios habitacionales, los cuales se han orientado a viviendas nuevas. Ello impide a esas familias satisfacer su natural aspiración a una vivienda mejor.
- 1.4 La necesidad anual adicional de viviendas a causa del incremento neto en el número de familias y de viviendas que desaparecen como tales por diversas razones, es del orden de 85 mil.
- 1.5 La demanda insatisfecha crecerá sistemáticamente por el aumento en la capacidad de compra :
  - a) Por el crecimiento del ingreso per cápita, que se proyecta a un ritmo promedio anual cercano al 4%.
  - b) Por la caída estructural en la tasa de interés que se espera para el país.
  - c) Por la extensión gradual en los plazos de financiamiento.
  - d) Por una mayor rentabilidad futura para los ahorros populares, al introducirse un mecanismo de portafolios similar al de los fondos de pensiones para la inversión de estos ahorros.
- 1.6 La institucionalidad existe.
  - a) Los subsidios a la demanda de libre disponibilidad; letras de crédito hipotecario y mutuos endosables; mercado secundario inmobiliario y financiero; mercado de capitales, son todos mecanismos e instrumentos largamente probados.

Las carencias detectadas están siendo resueltas con los desarrollos más recientes (en proceso de puesta en marcha): leasing habitacional; securitización; nuevos canales de conexión entre los mercados de vivienda y de capitales.
  - b) La capacidad empresarial inmobiliaria y de construcción es extensa y ha quedado demostrado en el pasado que está en condiciones de ampliarse rápidamente si la demanda efectiva lo requiere.

En lo referente a la parte financiera, las instituciones que conforman el sector (la banca) necesitan de más negocios, por la gran capacidad instalada disponible.

Además, la legislación sobre leasing habitacional incorpora más capacidad empresarial con las Cajas de Compensación.

1.7 Los recursos financieros de largo plazo son suficientes para financiar toda la demanda insatisfecha en un plazo razonable:

- a) Los fondos de pensiones y las inversiones de las compañías de seguros de vida representan hoy alrededor del 50% del producto interno bruto. Crecerán mucho más rápido que el PIB por más de una década. El porcentaje de la inversión de los fondos de pensiones en letras hipotecarias y cuotas de fondos de inversión es de alrededor del 15,8% de la cartera, siendo que las cuotas de límite legal es de 50% para letras hipotecarias y 10% para fondos. En consecuencia la holgura de estos inversionistas para invertir en esta clase de instrumentos es del orden US\$ 4.700 millones para letras hipotecarias y US\$ 2.250 millones para cuotas de fondos de inversión y créditos securitizados.
- b) Se alcanzará la completa apertura de la cuenta de capitales dentro de los próximos cinco años según lo ha señalado la autoridad financiera. Cabe destacar que el país tiene clasificación de riesgo investment grade y la tasa de interés interna se ha mantenido por encima de la tasa internacional. Ha habido interés de bancos de inversión norteamericanos por securitizar carteras de crédito chilenas para su colocación en ese mercado. Los créditos serían adquiridos en moneda local.
- c) Por el lado del aporte de recursos fiscales para subsidios, se estima que el MINVU -por encima de los actuales programas más su crecimiento vegetativo- podría absorber un programa de 40 mil subsidios adicionales por año, pagaderos en cuotas a 20 años, hasta eliminar completamente el déficit habitacional.

El crecimiento requerido en el presupuesto del MINVU para que lo anterior sea posible es del 4% anual, lo que es consistente con las proyecciones macroeconómicas y las prioridades que se han señalado para el país.

1.8 Discriminación a la vivienda usada.

La demanda de los sectores medio-bajos y bajos está condicionada por los subsidios habitacionales, debido a la extensa cobertura y la estabilidad que éstos tienen como política permanente.

Durante la mayor parte del siglo y hasta la fecha, los subsidios existentes han sido orientados a la adquisición de viviendas nuevas. En la práctica, esto se traduce en la iliquidez de las viviendas sociales usadas.

El fundamento histórico de esta política fue la creencia de que forzando recursos a la vivienda nueva se maximizaría el stock total. En realidad es al revés, ya que si las viviendas existentes, o sea las viviendas usadas, son un activo líquido a través de un buen mercado secundario, lo cual depende de que puedan competir en igualdad de condiciones con la vivienda nueva, lejos de perderse capitales, éstos comenzarán a fluir en la medida suficiente para satisfacer la demanda. Por el contrario, las barreras a la salida son la más efectiva barrera para la entrada de capitales adicionales.

Si no hay liquidez para una vivienda usada de bajo valor, esta clase de inmuebles (sean nuevos o usados) no pueden ser financiados por el sector privado, ya que en la eventualidad de tener que venderse (voluntariamente por un deudor necesitado o a causa de una cobranza judicial) no se encontrará compradores sin tener que soportar un gran castigo en el precio.

### 1.9 Subsidios cautivos.

Una fracción muy significativa de los subsidios (47%) no se entregan como de libre disponibilidad de los beneficiarios, sino que la decisión de compra de éstos es reemplazada por una asignación hecha por los SERVIU.

En este caso el sector privado se ve impedido de participar por definición, salvo en calidad de contratista de construcción.

### 1.10 La actuación del Estado como prestamista directo.

Nunca el Estado ha efectuado la cobranza de los créditos habitacionales en condiciones normales de mercado, lo cual es ampliamente percibido por el público, produciendo en consecuencia una "cultura del no pago" de estas obligaciones, lo que impide la participación del sector privado.

La historia es larga, y va desde los créditos a tasas negativas de las instituciones de previsión social, pasando por las sucesivas renegociaciones y condonaciones en la década de los 80, hasta la situación actual en que se mantiene el statu quo.

En síntesis, la situación es la siguiente:

- a) Créditos de los SERVIU para viviendas básicas.
  - subsidio oculto del 44,4% (40 UF en promedio de pérdida fiscal por cada crédito de 90 UF).
- b) Créditos del Banco del Estado para viviendas PET y con subsidio unificado para viviendas de hasta 700 UF, aproximadamente.
  - subsidio oculto del 16,3% (36,1 UF en promedio de pérdida por cada crédito de 221,9 UF).
- c) Distorsión en el costo de fondos.
  - premio de alrededor de 0.3% anual para la banca estatal, por el respaldo estatal.

### 1.11 Castigo del arriendo.

La legislación dictada en los años 30 y en sucesivas reformas, sobreprotegiendo los intereses de los arrendatarios y castigando en consecuencia, exageradamente, los intereses de los propietarios, significó la desaparición de la oferta de arriendo para sectores medio-bajos como una actividad formal.

El arrendamiento se ha ido estableciendo igual -por la presión de la demanda- como un negocio informal, pero al ser en esas condiciones de alto riesgo, se ofrece a un precio altísimo.

Las consecuencias negativas del orden actual son bastante importantes, sin perjuicio de valiosos elementos como la existencia de subsidios a la demanda y el desarrollo de un sólido sector privado para la atención de los sectores medios y altos.

Estos efectos negativos son los siguientes:

- a) Calidad de vida para los segmentos de menores ingresos bajo el nivel potencial.

- Cientos de miles de familias que ven impedido (o retrasado por largos períodos) su acceso a una vivienda adecuada. Todos saben el impacto negativo para la salud; para la capacidad de estudio y normal desarrollo de los niños; y, para la vida familiar, que esto tiene.
- Cientos de miles de familias que están en condiciones de progresar cambiando su vivienda actual completamente pagada por otra más amplia y/o mejor localizada, y que se ven impedidas de hacerlo, por no tener compradores para su actual vivienda.
- Familias de bajos ingresos (la magnitud se desconoce) que se ven obligadas a pagar un canon de arriendo excesivamente alto en el mercado informal, lo que les impide satisfacer otras necesidades o ahorrar para la compra de una vivienda.
- Familias de bajos ingresos (la magnitud se desconoce) que deben aceptar vivir "donde les tocó su vivienda" sin posibilidad de elección, aunque ello los perjudique respecto a la localización del trabajo, del establecimiento educacional o por las condiciones de un entorno riesgoso. Se conoce de beneficiarios muy modestos que han preferido rechazar la vivienda asignada por la delincuencia en la zona.
- Falta de variedad del producto habitacional, siendo que las necesidades y los gustos de los consumidores varían enormemente.

b) Pérdida de crecimiento económico.

Si existiera un mercado secundario de viviendas de bajo valor, hasta aproximadamente 700 mil familias podrían vender su vivienda actual para adquirir una de mejor estándar. La consecuencia económica neta sería un mayor valor agregado en la construcción, industria y servicios, lo que no ocurre por la distorsión existente en ese segmento del mercado. La magnitud estimada de la pérdida de crecimiento económico en estos sectores es cercana al 1% del PIB.

c) Incentivos perversos al ahorro.

- Las familias que se ven obligadas a aceptar una vivienda que no les satisface intentan - en forma ineficiente- adaptar los inmuebles a sus deseos o necesidades, sobreinvirtiendo en ellas.
- Las familias que han completado el pago de sus viviendas y no pueden venderlas para adquirir otra de mayor valor se ven incentivadas a trasladar su capacidad de ahorro desde el sector habitacional al de bienes durables, lo que termina siendo en la práctica, parcial o totalmente, un cambio de ahorro por consumo.

d) Pérdida de capital por los sectores más pobres.

- La iliquidez de las viviendas de menor estándar implica una pérdida de valor tan pronto se venden por primera vez. Se estima que el impacto total de esta pérdida de capital sobre las viviendas que ocupan las familias de los cinco primeros deciles es del orden de 216 millones de UF, equivalentes a US\$ 6.696 millones (alrededor de 1.44 millones de casas y departamentos, con una pérdida media de 150 UF; se excluyen viviendas no permanentes y conventillos).

La pérdida anual adicional es del orden de 8.5 millones de UF, equivalente a US\$ 264 millones.

Pérdida en el ahorro popular para vivienda, que hasta la fecha ha estado cautivo en cuentas de ahorro bancarias de baja rentabilidad.

e) Deterioro e ineficiencia urbanas.

La iliquidez en el sector de viviendas sociales conduce a una distorsión en el mercado de suelo urbano, generando áreas deterioradas al interior de la ciudad, incentivando su utilización en actividades inadecuadas para esos lugares, lo que acelera el fenómeno de deterioro. Esto empeora la calidad de vida y conduce a importantes pérdidas por destrucción o abandono de inversiones en infraestructura urbana.

Las distorsiones en los mercados de vivienda social y de suelo urbano presionan la expansión de la superficie urbana, con grandes costos sociales y externalidades negativas.

## 2.- Descripción de los cambios en marcha.

### 2.1. El modelo implícito que se está siguiendo

A partir de este diagnóstico se han venido introduciendo correcciones de fondo, que en esencia apuntan a corregir las falencias de carácter estructural o eliminar deficiencias operativas largamente arraigadas, todo lo cual ha impedido el desarrollo pleno del mercado. Este proceso se está consolidando con fuerza, pero aún resta dar pasos importantes.

Los aspectos que se están subsanando con el nuevo modelo son:

- a) El olvido de las propiedades financieras de la vivienda, dándole una importancia sólo como bien físico productor de servicios para las personas, tales como protección, abrigo, seguridad y privacidad.  
  
Al dejar de lado los temas de su liquidez, renta y plusvalía, despreocupándose de generar el ambiente adecuado para la evolución positiva de estas variables, se ha contribuido activamente a desincentivar el desarrollo de la industria habitacional y la movilización de capacidades empresariales y de capitales hacia ella.
- b) Las discriminaciones en contra de las viviendas usadas.
- c) La actuación directa del Estado en el sector, en lo inmobiliario e incluso en la construcción, y en el financiamiento, con todas sus secuelas de ineficiencia, baja orientación a los clientes y externalidades negativas, que por tratarse del Estado, no son asumidas.
- d) La extensa gama de subsidios ocultos, que han distorsionado el sistema de precios y la correcta asignación de los recursos.
- e) Las políticas permisivas frente a los deudores, haciendo posible a éstos eludir, parcial o totalmente, la devolución de los préstamos.
- f) Las distorsiones en el mercado de arriendo de viviendas, principalmente a través del debilitamiento del derecho de propiedad y de la fijación de precios en contra de las legítimas expectativas de los inversionistas.

Lo que se está haciendo, entonces, es transitar desde un modelo semiprivado/semi estatal, hacia un modelo de accesibilidad habitacional centrado en el mercado y el rol protagónico del sector privado.

Puesto en imagen, el modelo meta puede apreciarse en la Figura 1.

Al Estado se le asigna un rol esencialmente subsidiario, para sacar el máximo rendimiento del sector privado. El aspecto central en este sentido es el otorgamiento de subsidios a la demanda, situación que se está profundizando, tanto en lo cuantitativo (más subsidios), como en lo cualitativo (mayor rol del mercado en su asignación).

Sin perjuicio de lo anterior, ese rol incluye tareas de profundo impacto social que resultan indispensables para el buen funcionamiento de una solución de mercado, con oportunidades ciertas de progreso social.

Dentro de su rol regulador, cabe destacar la mantención de mecanismos de reajustabilidad, eficaces y confiables para todas las partes, que hagan posible las relaciones entre inversionistas, ahorrantes y demandantes de fondos, a través del largo plazo, sin grandes transferencias de riqueza indeseadas entre los diversos agentes. Mientras no se supere definitivamente el proceso inflacionario, no parece haber otra alternativa satisfactoria.

De gran importancia, y complementario con lo anterior, es el montaje de un mecanismo que permita la continuidad del servicio de las carteras de créditos por parte de los deudores, durante períodos de alta inflación o de recesión económica, casos en que los salarios suelen quedarse atrás respecto a las curvas de inflación. Como el mercado no ha sido capaz por sí mismo de generar una respuesta adecuada, corresponde al Estado contribuir a aminorar cualquier crisis por la vía de mecanismos de compensación temporal entre la evolución de la capacidad de pago efectiva de los deudores y la evolución de sus pasivos, sin que ello afecte a los inversionistas en títulos derivados de las carteras hipotecarias.

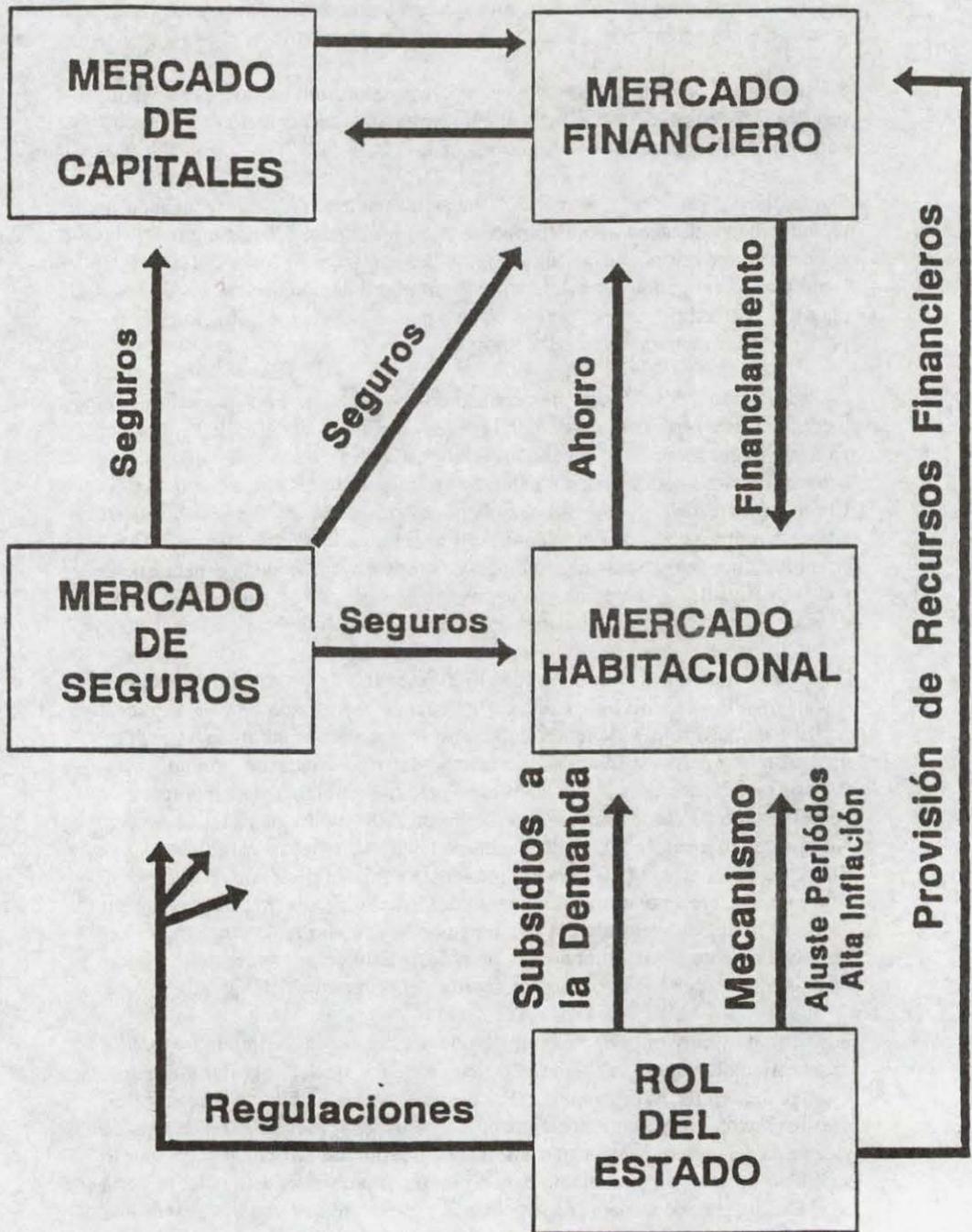
Otra tarea fundamental para el Estado es asegurar la provisión de recursos financieros hacia el mercado habitacional cuando el mercado de capitales local no tiene un desarrollo suficiente. Sin embargo, esto debe cumplirse a través de mecanismos de intermediación financiera, del tipo banca de segundo piso, garantía total o parcial de títulos valores, o medidas similares. Lo importante es que el Estado no actúe directamente como prestamista de los usuarios finales. Aunque el mercado chileno de capitales tiene los recursos suficientes para financiar toda la demanda, aún existe reticencia a financiar sectores bajos, por lo cual es muy relevante el financiamiento del Estado, pero es necesario transitar desde el financiamiento directo que tenemos hoy, a uno indirecto a través del refinanciamiento a los originadores privados. Esto se ha comenzado a hacer mediante las experiencias piloto con fondos del programa MINVU-AID.

Por último es muy importante también que el Estado actúe como reasegurador catastrófico de manera institucionalizada, vale decir que sea el pilar último del sistema, pero en forma programada. Por ejemplo, ante una gran crisis económica, nuestros sectores socioeconómicos medios y bajos tendrán problemas de empleo y de caída del ingreso que muchas familias no podrían asumir por sí solas, por lo cual si no existe algún mecanismo para enfrentar el problema, este igual recaerá en el Estado, pero de manera desestructurada y global, lo que vendría a significar un costo muy superior, tal como ha quedado muchas veces en evidencia.

Como se ha dicho, el rol protagónico en el desarrollo de las funciones operativas le corresponde al sector privado.

FIGURA 1

MODELO INTEGRADO DE ACCESO A LA VIVIENDA



Para lograr un sector habitacional vigoroso, debe facilitarse el surgimiento de oferta privada en todos los ámbitos necesarios para alimentar un proceso de crecimiento dinámico, ya que la demanda de por sí lo es.

En el mercado físico (el de los inmuebles) le caben las funciones inmobiliarias, de construcción, de transacción de servicios habitacionales y de propiedad de vivienda, y diversos otros servicios complementarios relacionados directamente con los anteriormente nombrados.

En el mercado de capitales le cabe generar los agentes e instrumentos que hagan posible la formación y acumulación de recursos financieros, para la transacción entre las distintas partes e intertemporalmente, sin perjuicio de la actuación subsidiaria del Estado como proveedor de fondos, antes mencionada (lo que ha estado haciendo el MINVU a través de la apertura de líneas de refinanciamiento con recursos del Programa MINVU-AID).

En el mercado financiero le corresponde la distribución de los recursos hacia los usuarios finales, a través del crédito, y su recuperación posterior; la generación de instrumentos para captar y canalizar el ahorro de las personas; y, otros servicios complementarios hacia el mercado habitacional.

En el mercado de seguros le corresponde generar mecanismos que hagan posible identificar, internalizar y distribuir los riesgos de los otros mercados a través del proceso de seguro, reaseguro e inversión de fondos de reservas técnicas.

Vale la pena destacar ciertos aspectos sobre las reglas del juego que deben aplicarse sin claudicación para que los frutos del modelo sean realmente los que en teoría pueden deducirse. Aunque la autoridad ha ido explicitando y siendo cada vez más consecuente con estas reglas, es importante también que ellas sean comprendidas y apoyadas a cabalidad por el sector privado.

La primera regla, y la más importante de todas, es ser coherentes con la racionalidad económica. En este sentido, resulta fundamental la plena integración del modelo con el resto de la economía.

Otro aspecto fundamental es fortalecer el derecho de propiedad, medida que acrecienta su importancia cuanto más cerca de la base de la pirámide social se aprecien sus efectos. Que las clases más pobres se sientan propietarios, que realmente cuenten con un activo que les sirva como fuente de ahorro-inversión y garantía financiera, los motivará a ascender, lo que es al mismo tiempo fuente de estabilidad social y de dinamismo económico.

Las tareas de regulación del Estado deben ejercerse en forma eficiente, a fin de colaborar en disminuir al máximo los costos de transacción.

En cuanto a la racionalidad de los mercados, lo más importante para el funcionamiento racional de los mercados, es que ellos operen con libertad, y con plena entrada a los mismos.

En el caso de mercados financieros o de capitales, en que está de por medio la fé pública, es lógico que existan normas que regulen la actividad, pero estas deben ser objetivas y con una fiscalización transparente por parte de la autoridad. Los requisitos de entrada deben definirse con la prudencia necesaria para que, defendiendo el bien público, no se limite la competencia.

El desarrollo sano de los mercados primarios, tanto de viviendas como de instrumentos financieros, requiere de la existencia de mercados secundarios.

Cuanto más profundos sean los mercados secundarios, más exitosos serán los mercados primarios.

En materia de subsidios, debe procederse a la eliminación de los subsidios ocultos. Estos subsidios distorsionan los mercados y a veces hacen imposible la participación de los agentes privados. Naturalmente, no es suficiente hacer explícito los subsidios, sino que además estos no deben constituirse en incentivos perversos.

En esta categoría de subsidios ocultos, pueden reconocerse, entre otros, los siguientes:

- Costos del aparato burocrático público, cuando actúa como operador inmobiliario o financista.
- Costos de estudios.
- Valoración de terrenos por debajo de su valor de reposición.
- Costo financiero por lucro cesante de terrenos en cartera.
- Costos financieros por adelanto de fondos a contratistas del Estado.
- Costos de mantención o reparación de viviendas en que participa de alguna forma el Estado.
- Pérdidas financieras en créditos a compradores por debajo de su costo de mercado o por mala recuperación de los préstamos.
- Costos de diseño, difusión y administración de programas operados por el sector público.

Respecto al uso de la tasa de interés como mecanismo de subsidio, todos los antecedentes históricos apuntan a la inconveniencia de esta vía de subsidio. Es preferible otorgar un subsidio directo al comprador de una vivienda de un monto mayor y que las condiciones de tasa de interés del crédito sean las de mercado, pues de otro modo se dan señales equivocadas del costo del dinero, lo que afecta a otras actividades. Debe erradicarse definitivamente todo subsidio a las tasas de interés.

## 2.2 La ley 19.281 como instrumento de política habitacional.

La ley 19.281, junto con establecer un mecanismo de adquisición de viviendas, a través de un contrato de arrendamiento con promesa de compraventa, introduce y regula diversos aspectos fundamentales de política habitacional:

- a) La neutralidad de los subsidios entre viviendas nuevas y usadas, que es el elemento central para la modernización de la política habitacional.
- b) La facultad para que el MINVU otorgue subsidios diferidos en el tiempo, compatibilizando así el flujo de caja real del Fisco con las características de una operación de largo plazo, como es el financiamiento habitacional. Como consecuencia, se podrá acomodar mejor la oferta de subsidios a la demanda.
- c) Retiro del Estado de todas las funciones operativas, entregándolas al sector privado. Este incluso participará en la asignación de subsidios.

- d) Completa conexión de la vivienda social a los distintos canales de inversión del mercado de capitales.
- e) Intensificación del clima competitivo con :
  - nuevos actores (cajas de compensación y otros).
  - acceso del sector inmobiliario a la función financiera.
  - acceso del sector financiero a la función inmobiliaria.
- f) Creación de una institucionalidad especializada en el desarrollo y administración del ahorro para vivienda.
- g) Creación de una institucionalidad especializada para la resolución de conflictos, a través de jueces árbitros.

Es importante tener muy en cuenta este aspecto de la ley 19.281 -de valor estratégico- ya que mediante ampliaciones y/o perfeccionamientos marginales en esta legislación, se puede lograr avances notables para el desarrollo del mercado habitacional.

2.3 Inventario de medidas ya implementadas y en fase de implementación. Se describen las acciones, su impacto y su estado actual.

- Acción  
Poner en marcha el descuento por planilla obligatorio para el pago de dividendos y cuotas del plan de ahorro comprometido.  
Impacto  
Aumenta la seguridad de recuperación de los créditos hipotecarios y del cumplimiento de las metas de ahorro.  
Reduce los costos administrativos en la cobranza.  
Estado de situación  
Implementado legalmente, dentro de la legislación sobre Código del Trabajo y en la Ley 19.281.
- Acción  
Poner en marcha un sistema de leasing habitacional.  
Impacto  
Crea condiciones nuevas de financiamiento, con lo cual se puede llegar con servicios financieros a sectores que no han podido operar con el crédito hipotecario.  
Estado de situación  
Se dictó la legislación y la normativa regulatoria complementaria.  
Diversos e importantes agentes han informado su incorporación como operadores en el nuevo sistema (del sector financiero, de cajas de compensación, de grupos inmobiliarios y de corredores de propiedades).
- Acción  
Poner en marcha mecanismos de ajuste para períodos de alta inflación o recesión.  
Impacto  
Permite que los deudores reprogramen sus pasivos, en una forma eficiente y conocida previamente, en los casos que el dividendo crece como proporción de la remuneración.  
Soluciona un importante riesgo de morosidad involuntaria.

Estado de situación

Se ha dictado la legislación correspondiente, conocida como "Fondo de compensación de dividendos de créditos hipotecarios".

- Acción

Reforzar el seguro de crédito hipotecario al acreedor y ampliarlo a todas las operaciones de crédito hipotecario de viviendas de interés social.

Impacto

Disminuye los riesgos políticos de las operaciones de crédito fuertemente paralizantes del sector, por sus carácter de imponderables y eventualmente catastróficos.

Estado de situación

Se ha incorporado el seguro en los programas de subsidio habitacional relevantes.

Por ahora se ha resuelto no introducirlo en operaciones sin subsidio.

- Acción

Puesta en marcha de la securitización.

Impacto

Aumenta la opción de canalizar recursos privados del mercado local de inversionistas institucionales hacia créditos hipotecarios pequeños.

Permitiría crear valores a la medida de las demanda en cuanto a plazos y rendimientos, haciéndolos atractivos para los inversionistas institucionales.

Estado de situación

Se dictó la legislación y normativa regulatoria complementaria.

Se han inscrito en el registro respectivo de la Superintendencia de Valores y Seguros cuatro compañías securitizadoras.

- Acción

Eliminación tácita de los subsidios a la tasa de interés (subsidio implícito), en los programas de subsidio habitacional.

Impacto

Ajusta los créditos para sectores bajos a las tasas de mercado.

Estado de situación

Incorporado en los decretos que regulan los programas de subsidios.

- Acción

Igualar condiciones de otorgamiento de los mutuos hipotecarios endosables con las letras de crédito hipotecario.

Impacto

Facilita el uso de este instrumento.

Estado de situación

Legislación dictada.

- Acción

Incorporación de la libertad de elección en los programas de subsidios de vivienda básica, a través de la creación de un programa especial, que opera paralelamente al tradicional.

Impacto

Permitirá incorporar gradualmente los sectores de menores ingresos a la plena libertad de elección, permitiendo así que el libre juego del mercado resuelva donde y que construir.

Estado de situación

Programa en operación.

- Acción

Adoptar las siguientes medidas para poner en pie de igualdad en el

otorgamiento de crédito hipotecario de pequeño monto a todo el sector bancario:

- Poner fin a los subsidios implícitos establecidos hoy sólo en los convenios con el Banco del Estado.
- Si es política establecerlos, hacer oferta generalizada a todos los bancos en similares condiciones.

#### Impacto

Hacer viable la oferta privada a precios competitivos.

Libera al Banco del Estado de colocaciones que amenazan su sano desenvolvimiento.

Favorece a los sectores de bajos ingresos con una oferta diversificada de servicios financieros y con los beneficios de la libre competencia.

Disminuye los riesgos políticos al evitar la concentración de deudores en una institución.

#### Estado de situación

Se están negociando convenios con bancos privados.

#### Acción

Autorizar a las cajas de compensación de asignación familiar para incorporarse al otorgamiento de financiamiento habitacional para sus afiliados y trabajadores independientes.

#### Impacto

Aumentar y diversificar la oferta de servicios financieros para sectores de bajos ingresos para lograr mayor calidad de servicio.

Captar potencialidades de instituciones bien posicionadas en sector de ingresos medio-bajos que cuenten con una sólida y eficiente experiencia en la originación y administración de créditos de pequeño monto.

#### Estado de situación

En la ley 19.281 se autorizó a las cajas de compensación para crear filiales especializadas en leasing habitacional. Se les autorizó además para abrir cuentas de ahorro para la vivienda y crear como filiales administradoras de fondos para la vivienda y sociedades securitizadoras.

#### Acción

Autorizar a los bancos y sociedades financieras para establecer filiales o divisiones especializadas en el otorgamiento de crédito hipotecario.

#### Impacto

Lograr un efecto psicológico positivo en los demandantes de crédito, al entenderse con una unidad o entidad especializada en este tipo de operaciones.

Generar una mayor fluidez en la relación acreedor-deudor.

Lograr una segregación institucional de la institución prestamista que evite su desperfilamiento en cuanto a imagen pública asociada a determinado segmento del mercado y no deteriorar la atención a su clientela habitual. Ello podría incentivar la entrada de otras instituciones a este mercado.

Alcanzar una especialización de funciones que permitiría además conocer en detalle los beneficios y costos de este producto.

#### Estado de situación

En la ley 19.281 se autorizó a los bancos y sociedades financieras para crear filiales especializadas en el otorgamiento de contratos de arrendamiento con promesa de compraventa de viviendas.

#### Acción

Creación de una Corporación de derecho privado que impulse en forma permanente, entre el sector privado, la atención de los sectores de menores ingresos, principalmente a través del financiamiento

habitacional.

Impacto

Identificar, estudiar y promover cambios institucionales, que considerando los puntos de vista del sector privado, hagan posible que éste atienda a los sectores de menores ingresos.

Crear una instancia de alto nivel técnico en la cual se encuentren las autoridades y líderes del sector privado, donde juntos vayan reflexionando sobre el desarrollo del mercado habitacional para los sectores medio-bajos y bajos.

Promover la incorporación de nuevos agentes privados al financiamiento habitacional.

Estado de situación

Corporación ya organizada y en pleno funcionamiento.

2.4 Inventario de medidas en proyecto o que se han estudiado, pero aún no se ha resuelto definitivamente respecto a su aplicación.

- Acción

Implementar seguro de cesantía para el deudor de crédito hipotecario, actuando el Estado como reasegurador catastrófico.

Impacto

Disminuye fuertemente uno de los principales riesgos de morosidad, facilitando además la identificación de la morosidad injustificada para hacer viables los procesos de cobranza judicial.

Disminuye costos habituales de repactación, haciéndolos recaer en los deudores.

Disminuye el efecto contaminante del no pago involuntario.

Estado de situación

Póliza de seguros inscrita en la Superintendencia de Valores y Seguros. La Autoridad ha resuelto postergar su puesta en vigencia hasta que el Gobierno tome una decisión final sobre sistema general de protección a la cesantía y se envíe proyecto de legislación al Congreso. Se espera que esto ocurra en 1996.

- Acción

Establecer incentivos transitorios para la puesta en marcha de una oferta diversificada de crédito hipotecario pequeño por parte de los agentes financieros privados, en la forma de subsidios a la originación (como una comisión flat).

Impacto

Incentiva el traspaso al sector privado de una función que éste puede realizar con mejores resultados que el Estado.

Apoya el acceso a servicios financieros diversificados modernos a los sectores de menores ingresos, aumentando sus opciones de progreso.

Facilita el desarrollo del mercado secundario de viviendas de valor medio-bajo, lo que valorizará estos activos, incentivará el ahorro y aumentará el bienestar social.

Incentiva la descentralización de las carteras hipotecarias populares, eliminando así los riesgos políticos que frenan el desarrollo del sector vivienda.

Explicita subsidios ocultos que hasta ahora otorga el Estado y crea las condiciones para que, a medida que el proceso evolucione, se vaya produciendo su fuerte disminución y gradual eliminación.

Pone fin a un grave foco de injusticia social.

Estado de situación

Diseño del sistema y evaluaciones de impactos sobre el mercado y sobre el gasto fiscal listos. La autoridad está analizando si definitivamente es

necesario o no ponerlo en marcha, dada la favorable actitud del sector privado para entrar a financiar a los sectores de bajos ingresos, que se observa en los últimos meses.

#### Acción

Licitación de líneas de refinanciamiento a las instituciones que otorguen los créditos pequeños hasta la maduración plena de la industria de securitización (mecanismo que les permitirá levantar los fondos en el mercado de capitales).

La licitación sería con total prescindencia del Estado en el riesgo crediticio que asuman las instituciones licitantes.

Para tal refinanciamiento se utilizarían recursos liberados de los créditos que actualmente otorga el MINVU y, eventualmente, al Banco del Estado actuando como banco de segundo piso.

#### Impacto

Facilita el despegue de la nueva función del sector privado.

Incentiva al desarrollo de la securitización.

#### Estado de situación

Se han estado haciendo experiencias piloto con recursos del Programa MINVU-AID.

Se ha estado trabajando en el diseño de procedimientos de financiamiento de segundo piso que podría otorgar el Banco del Estado.

#### Acción

Sistema de movilidad habitacional para deudores SERVIU.

#### Impacto

Facilita el surgimiento y desarrollo del mercado secundario de viviendas básicas.

#### Estado de situación

Desarrollo del sistema en detalle listo.

La autoridad espera ponerlo en marcha a mediados de 1996, una vez iniciado el leasing habitacional.

## 2.5 Identificación de otras medidas que deberían ser impulsadas.

### a) Ajuste a los programas de subsidio.

A este respecto se hace una proposición en el punto 5 siguiente.

### b) Enajenación de la cartera hipotecaria de los SERVIU.

Esto tendría un positivo efecto para reforzar la credibilidad de la política de traspaso de las funciones operativas al sector privado. Al mismo tiempo permitiría liberar recursos para programas sociales extraordinarios que mejoren las condiciones de vida en los sectores poblacionales más precarios.

### c) Dictación de una nueva legislación de arriendo.

Esto es una componente fundamental en la estrategia de desarrollo del mercado habitacional, y piensa el Consultor que están dadas las condiciones para impulsarla.

Para ello sería suficiente introducir en la ley 19.281 un artículo que permita a las sociedades inmobiliarias celebrar contratos de arriendo puro, en las condiciones que las partes establezcan.

De esta manera estos contratos quedarían amparados bajo el sistema de

resolución de conflicto que regula dicha ley, generándose así las condiciones para canalizar importantes recursos adicionales al mercado inmobiliario habitacional.

### **3.- Relación de estos cambios con los acuerdos de Consejos Nacionales C.CH.C.**

En los Consejos Nacionales celebrados en los últimos años, se han adoptado los siguientes acuerdos, que dicen relación con el proceso de ajuste en la política habitacional:

- a) Que se plantee a las autoridades del MINVU la necesidad de incrementar el precio máximo de las viviendas básicas y progresivas, de acuerdo a los costos reales que en cada región o comuna tiene la vivienda.
- b) Que se solicite a las autoridades del MINVU impartir instrucciones tendientes a uniformar los criterios de interpretación y aplicación de las normas que regulan la construcción y contratación de viviendas sociales.
- c) Que se incorpore la vivienda básica a un régimen de mercado.
- d) Recomendar el aumento de las viviendas del primer tramo del subsidio unificado de 400 a 450 UF.
- e) Realización de gestiones tendientes a la adopción de estándares habitacionales adecuados para los programas de vivienda del sector público.
- f) Sobre los mecanismos de financiamiento del sector inmobiliario:
  - Estudiar el perfeccionamiento de las franquicias tributarias en los sistemas de crédito hipotecario.
  - Estudiar mecanismos que incentiven a las instituciones financieras para participar en las operaciones hipotecarias de menor monto.
  - Examinar la factibilidad para el establecimiento de sistemas de securitización de crédito.
  - Ampliar los márgenes de la relación de endeudamiento de las instituciones financieras para créditos hipotecarios.
  - Acelerar la puesta en marcha y desarrollo del sistema Leasing Habitacional.

### **4.- Que debería y puede hacer la C.CH.C. para lograr los objetivos planteados en los acuerdos de Consejos Nacionales.**

Al revisar los acuerdos, estos pueden clasificarse en:

- Necesidad de ajustar la especificación de la vivienda social a su precio real de mercado (letras a, b, d, e del punto 3 anterior).
- Que todas las viviendas sociales operen en el libre mercado (letra d y en cierto modo letra b del punto 3 anterior).
- Ampliar y profundizar los mecanismos de financiamiento y que éstos sean completamente privados (letra f del punto 3 anterior).

En relación a los dos primeros aspectos, piensa el Consultor que ellos deben tener respuesta a través de un ajuste global a los programas de subsidio. Esto debería ser propuesto a la autoridad por la Cámara. Al mismo tiempo la Cámara debería promover el proyecto entre sus asociados y ante la opinión pública en general, preparando el terreno para el cambio.

Para estos efectos se hace una proposición en el punto 5 de este mismo Capítulo.

Respecto a los mecanismos de financiamiento, los acuerdos están prácticamente todos en marcha y se percibe un gran dinamismo entre agentes privados para desarrollar los nuevos instrumentos y orientarse al sector medio-bajo.

Lo que debería hacer la Cámara -en forma muy clara y sostenida- es insistir ante la autoridad para lograr la completa neutralidad de los subsidios entre viviendas nuevas y usadas, ya que es lo fundamental para el pleno éxito de los nuevos instrumentos financieros.

Por lo demás, esta es la única manera en que las viviendas sociales pueden tomar un valor razonable como activo. De lo contrario, continuarán depreciándose bruscamente.

En consecuencia, si hay algo en que la Cámara debe concentrar su esfuerzo, es en obtener la declaración definitiva y pronta de la referida neutralidad. Un mayor análisis sobre la importancia de este aspecto de la política, se encuentra en el Capítulo III sobre desarrollo del mercado secundario.

#### **5.- Proposición de ajuste a los programas de subsidio habitacional**

El desequilibrio actual entre oferta y demanda habitacional es dramático. En efecto, según resultados de un estudio encargado por el MINVU en 1995 respecto a la situación existente en la Región Metropolitana, se llegó a la conclusión que:

- Existe aún un alto déficit: alrededor de 320 mil viviendas a mayo de 1995.
- Sin embargo, a la misma fecha, existía un superávit en el parque de viviendas sociales, de hasta 500 UF, de alrededor de 293 mil viviendas.
- En todos los escenarios que consideran más o menos mantener el status quo, este desequilibrio crece fuertemente.
- De mantenerse la tendencia de expansión económica y materializarse el programa de crecimiento de subsidios leasing, en 12 años desaparece el déficit habitacional cuantitativo (se llegaría a una vivienda por hogar). Sin embargo, a esa fecha habría un fuerte superávit de viviendas de hasta 500 UF (más de 700 mil) y un déficit equivalente de viviendas medias (viviendas de entre 500 y 2.200 UF).

No hay razón para suponer que la situación a nivel nacional sea distinta.

Resulta entonces de la mayor urgencia generar las condiciones para que la estructura de la oferta se mueva lo más rápidamente posible hacia lo que corresponde a la demanda.

Como ya se ha dicho, lo primero es que los subsidios puedan aplicarse a viviendas usadas. Más aún, debería haber un premio por ello. En efecto, cada vivienda adicional de bajo estándar que se siga construyendo implica una pérdida social, en comparación a la alternativa de aplicar el subsidio a una vivienda usada también de bajo estándar (hasta 500 UF) y construir una vivienda de valor medio para los actuales ocupantes de la vivienda de bajo estándar.

Lo segundo, es que exista la máxima flexibilidad para que pueda producirse el encuentro entre la oferta y la demanda habitacional "real". Esto sólo puede lograrse en la medida que "toda la demanda" pueda expresarse, lo que actualmente no puede ocurrir, debido al proceso de "ordenamiento en cola" que produce el sistema de asignación de subsidios vigente para los programas tradicionales.

La demanda real por viviendas es de cientos de miles de familias (alrededor de un millón, según la estadística de ahorro), pero el sistema de selección y asignación "deja entrar al mercado" sólo alrededor de 80 ó 90 mil por año, o sea menos del 10%.

Con un desequilibrio como el que existe, no le cabe duda al Consultor que es - literalmente- imposible que un mecanismo centralizado como el que existe produzca buenos resultados, cualesquiera sean los criterios de selección o las autoridades que los apliquen.

La única forma de moverse eficaz y eficientemente hacia el equilibrio, es permitiendo la interacción descentralizada de los miles y miles de agentes que habrán de participar en la reasignación masiva de lugar de residencia, uso del suelo, capacidades empresariales y profesionales, y recursos financieros, en búsqueda de un mejor status habitacional (hoy estamos muy lejos del óptimo y el rendimiento social de los recursos invertidos se está deteriorando).

En otras palabras, debe dejarse al mercado actuar libremente para que pueda generar respuestas eficaces y eficientes.

Con este objeto, se propone reemplazar los sistemas tradicionales de asignación por un sistema único en el cual haya competencia en tiempo real por los subsidios habitacionales entre todos los postulantes que cumplan los requisitos mínimos para su obtención.

En otras palabras, se propone modernizar los procedimientos de otorgamiento de subsidios, asignándolos a los postulantes a medida que celebran un contrato de financiamiento para la adquisición de su vivienda (o la adquieren al contado). Esto es posible de hacer con la tecnología y servicios disponibles hoy en el mercado. De hecho, así operará el leasing habitacional.

El sistema otorgaría "opciones de subsidio" a todos los potenciales beneficiarios que satisfagan determinados requisitos mínimos (de tipo social, ahorro previo, etc.). Quienes tengan la opción de subsidio, pasarían a tener el beneficio definitivamente, cuando obtengan el financiamiento complementario a través del sector privado (o paguen al contado). De esta manera se logrará dos cosas muy importantes:

- Incentivar al sector privado a desarrollar los servicios de financiamiento para sectores de bajos ingresos.
- Establecer condiciones realistas para el programa de subsidios, haciéndolo compatible con sujetos de crédito que estarán en condiciones de devolver la parte que se le ha financiado, y que no constituye subsidio.

Este procedimiento maximizaría las posibilidades de encuentro entre la oferta y la demanda de viviendas sociales, disminuyendo así los riesgos para los agentes inmobiliarios y financieros, y los costos para los usuarios.

El esquema conceptual es el siguiente:

- a) Existen diferentes Tramos de subsidio con requisitos objetivos mínimos para calificar (de carácter social, cuando corresponda).
- b) Los interesados se inscriben como "postulantes" a un Tramo.

- c) Hay un registro de "postulantes" que orienta al MINVU y a los agentes del mercado sobre la demanda potencial. También a los beneficiarios o potenciales beneficiarios
- d) Las postulaciones se efectuarán a través de la red de oficinas regionales de los SERVIU
- e) En el momento que el postulante acredite cumplir todos los requisitos será traspasado al registro de "opciones de subsidio".
- f) Cada Tramo tendrá un monto máximo total para subsidios en el año. Los recursos serán reasignables entre Tramos, durante el año, por decisión del MINVU
- g) Los recursos disponibles para subsidio en cada uno de los Tramos se asignarán, hasta ocuparse el total de los recursos autorizados para el año fiscal, contra la celebración de un contrato de financiamiento (hipoteca o leasing) o acreditarse la compra al contado. La información al sistema sobre la celebración del contrato de financiamiento será efectuada por la institución originadora en tiempo real, quedando en el mismo instante asignado el cupo de subsidio. En el caso de operaciones de compra-venta al contado, la información podrá efectuarse a través de los SERVIU.
- h) Una vez asignado el subsidio, el beneficiario será traspasado al registro de "subsidios otorgados".
- i) Las acciones correspondientes a las letras b), e), g) h), serán efectuadas en forma continua durante el año.

Se propone que el sistema tenga, además, las siguientes características:

- El monto del subsidio será inversamente proporcional al valor de la vivienda adquirida y lo será en forma continua.
- Habrá un monto mínimo igual para todas las operaciones con financiamiento complementario, para gastos de originación. Este monto se restará en caso de operaciones al contado.
- El subsidio será neutro entre instrumentos financieros.
- El subsidio se pagará una parte al inicio y el saldo en cuotas diferidas. Bajo un cierto valor, podría pagarse en una sola cuota.
- El subsidio tendrá como complemento un seguro de pérdida máxima de cargo estatal, similar a los actualmente existentes.
- Se eliminaría todo subsidio a la tasa de interés y habrá total libertad de precios para los servicios financieros y otros servicios de gestión del mercado.

En la Figura 2 puede apreciarse esquemáticamente la forma de determinar el subsidio.

Vale la pena comentar tres aspectos:

- a) El tema del ahorro previo:

Hoy no es un aspecto relevante, y la autoridad no tiene como definir una política correcta de requisitos de ahorro (en el sentido de compatibilizar las expectativas del público con niveles que disminuyan la velocidad de acumulación de personas

con requisitos de ahorro cumplido).

Debe eliminarse como requisito para acceder al Registro de Opciones, ya que el mercado lo regulará, a través de las exigencias para calificar como sujeto de crédito.

Además, tampoco se justifica desde el punto de vista social. A primera vista, un mayor esfuerzo de ahorro previo puede parecer socialmente justo, pero un examen más cuidadoso de la forma en que viven las familias de bajos ingresos, permite apreciar que ello conlleva profundas inequidades.

Basta recordar los altos arriendos que pagan muchas familias pobres que optan por vivir con dignidad, lo que les impide hacer el ahorro previo.

b) El tema de los precios de servicios.

El Estado ha regulado hasta ahora los precios de servicios financieros y de gestión para los sectores más pobres, manteniéndolos por debajo de su valor real. Lo ha podido hacer por dos cosas:

- Una, que en general los provee directamente, incurriendo en subsidios ocultos por el diferencial de precio, lo cual impide la participación privada.
- Dos, que, como consecuencia de lo anterior, ha regulado la demanda "vía cola" en vez de "vía precio".

Cabe señalar al respecto que ello representa una situación social negativa, ya que el aparente beneficio de un menor precio para algunos (el 10% de la demanda), resulta superado con creces por el costo de espera de la inmensa mayoría (el 90% de la demanda).

Este es el mismo resultado que se ha producido siempre en los mercados intervenidos en que se fijan precios por debajo de su valor de equilibrio. Para mayor claridad, la presencia de viviendas arrendadas ilegalmente a un alto canon viene a ser el "mercado negro equivalente", que siempre aparece en los mercados intervenidos, como fruto del desequilibrio.

En consecuencia, debe aceptarse, sin ningún temor, que el ajuste implicará mayores precios por los servicios que se otorguen a los sectores de más bajos ingresos para sanear el mercado.

Ello no es un costo -en términos netos- sino que por el contrario es un beneficio, ya que disminuirá el enorme costo del desequilibrio que están soportando cientos de miles de familias chilenas, el cual no puede seguir desconociéndose.

c) El tema de la renovación urbana.

Permitir la fluidez del mercado conducirá por sí solo a que la construcción se concentre en viviendas de mayor valor, haciendo viable el uso de suelo más central (de mayor costo que en la periferia urbana, que se utiliza actualmente para la vivienda social). De esta manera la política de subsidio inducirá un efecto urbano positivo, mientras que ahora, en las grandes ciudades, la expansión habitacional social se hace deteriorando las condiciones urbanas. Este tema es tratado en el Capítulo III.

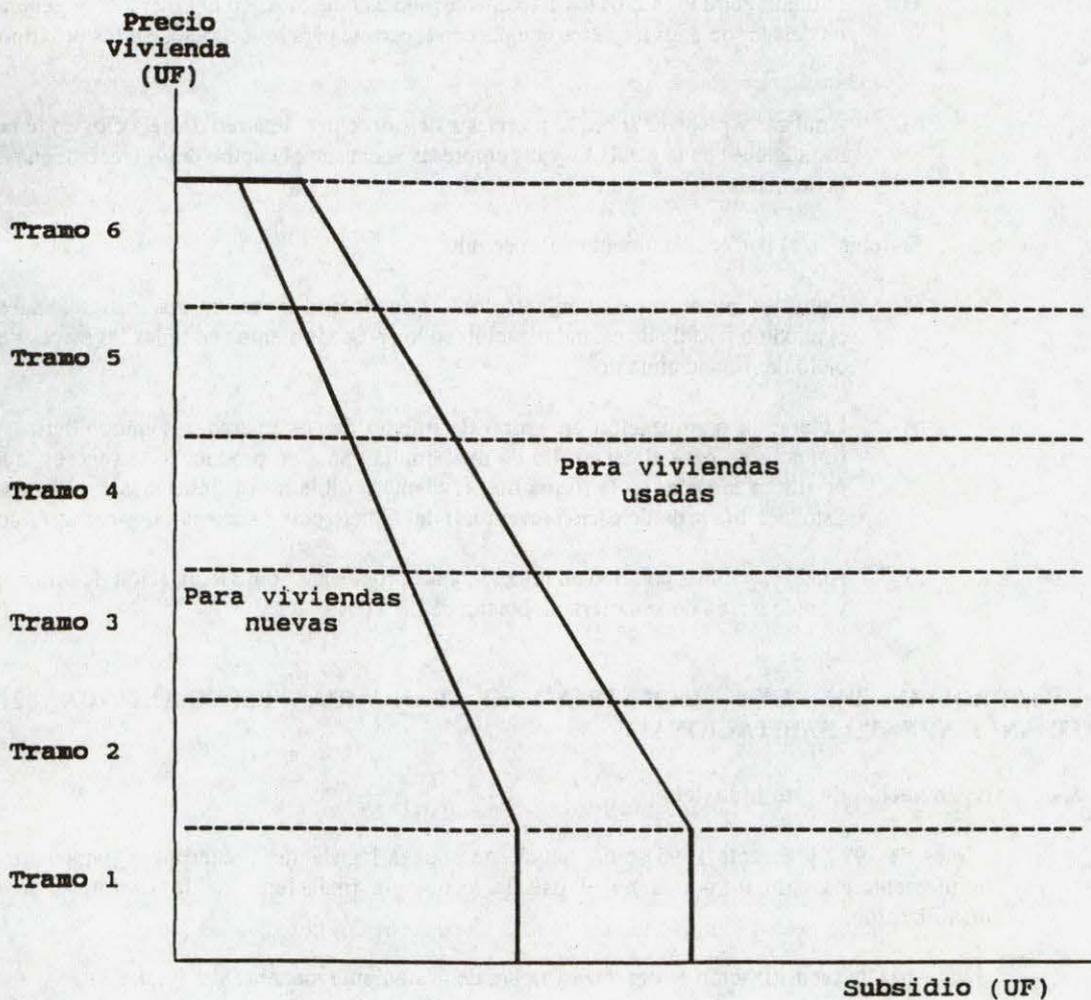
El sistema de subsidios propuesto debería ser operado totalmente por el sector privado, tanto en su componente inmobiliaria como financiera.

En la fase inicial, los recursos SERVIU para crédito deberían ofrecerse a los originadores privados vía banca de segundo piso, para lo cual ya existe la experiencia del programa piloto MINVU-AID.

Este sistema podría operar a contar de 1997.

FIGURA 2

SISTEMA UNICO DE SUBSIDIO HABITACIONAL



$$\text{Total recursos para subsidios} = \sum_{j=1}^6 \text{Recursos del Tramo}_j$$

**6.- Diseño de un plan de trabajo para el accionar de la Cámara en apoyo de la maduración de los cambios y el desarrollo del mercado.**

6.1 En relación a la política habitacional:

- a) Insistir ante la autoridad y la opinión pública sobre la urgencia de declarar la neutralidad entre viviendas nuevas y usadas para todos los subsidios habitacionales.
- b) Analizar y tomar posición en relación a la propuesta de ajuste a los sistemas de subsidio.

6.2 En relación al desarrollo de negocios:

- a) Difundir entre los socios los antecedentes sobre el diagnóstico del mercado y generar un debate sobre los impactos que pueden esperarse para los negocios en los próximos años.
- b) Analizar y resolver sobre la propuesta de estructurar una red de negocios entre las instituciones de la C.CH.C. y las empresas socias en el campo del financiamiento a la demanda.

6.3 En relación al perfeccionamiento del mercado:

- a) Estudiar y promover, en conjunto con originadores e inversionistas institucionales, el máximo posible de estandarización en los procedimientos en todas las etapas del ciclo del financiamiento.
- b) Liderar la organización en grupo de trabajo de los operadores inmobiliarios y financieros para el desarrollo de una amplia gama de productos de seguros, que permitan manejar en la forma más eficiente posible las distintas clases de riesgo. Esto incluiría la participación (eventual) del Estado como reasegurador catastrófico.
- c) Analizar y tomar posición en relación a las propuestas sobre legislación de arriendo y enajenación de la cartera hipotecaria SERVIU.

**I.- DESARROLLO DE UNA INDUSTRIA NO BANCARIA ESPECIALIZADA EN FINANCIAMIENTO HABITACIONAL**

**1.- Organización de esta industria**

A fines de 1994 y durante 1995 se ha dictado una nueva legislación y cuerpos reglamentarios complementarios para introducir en el país la tecnología financiera de la securitización o bursatilización.

La industria de securitización se organiza y opera de la siguiente manera (Ver Figura 3):

- a) Existen agentes originadores de financiamiento, es decir los que prestan a la demanda final. En el caso de la vivienda, podrán ser:
  - Bancos comerciales o sociedades financieras (pero con mutuos endosables, no con letras hipotecarias).
  - Agentes no bancarios emisores de mutuos endosables.
  - Sociedades inmobiliarias de leasing habitacional.
- b) Existen sociedades securitizadoras, que adquieren los activos anteriores y los agrupan según

características que sean deseables para el mercado. Esto suele llamarse "empaquetamiento".

- c) Las sociedades securitizadoras estructuran patrimonios separados, donde incorporan los paquetes o grupos de activos. Cada empaquetamiento da origen a un patrimonio separado diferente. Lo que ocurra con uno no contamina al resto.

Virtualmente los patrimonios separados son como empresas diferentes, sin responsabilidad entre ellas.

- d) Contra el flujo de los activos del patrimonio se emiten bonos, que se colocan en el mercado.
- e) Los inversionistas adquieren los bonos. No hay responsabilidad del emisor (a no ser que en forma especial hubiere otorgado alguna garantía).

Aunque jurídicamente el bono es un título de deuda, en la práctica el inversionista -al adquirir el riesgo del grupo de deudores- es como si hiciera un aporte de capital a un negocio de plazo fijo. Es decir, es como si fuera accionista de este negocio.

El riesgo del negocio lo maneja con la combinación entre paquete/deuda emitida y precio en que adquiere los títulos ("las acciones del negocio").

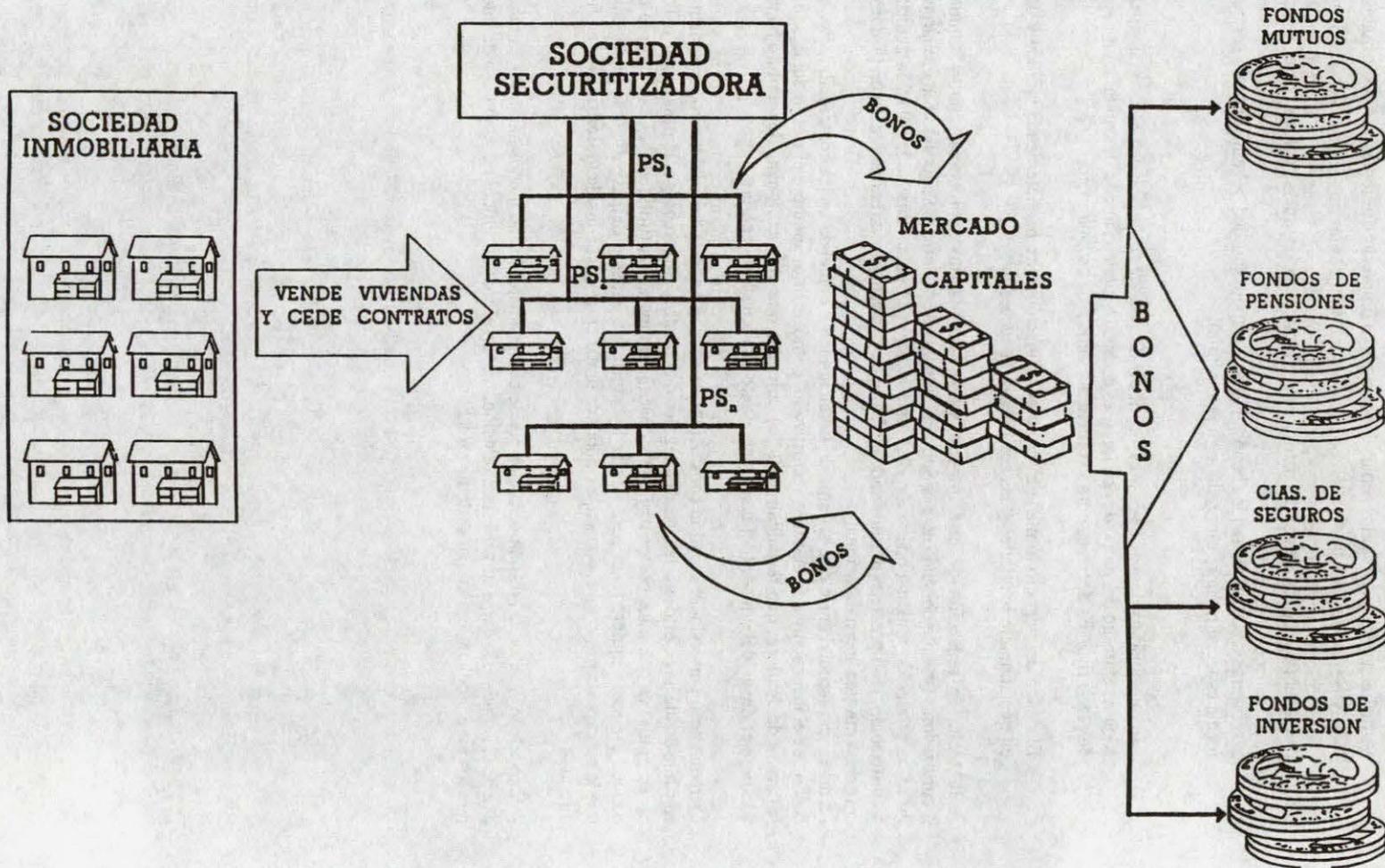
A la fecha de redacción de este informe ya se han inscrito para operar cuatro compañías securitizadoras (trámite obligado ante la Superintendencia de Valores y Seguros). Sin embargo aún no se ha producido ninguna operación de bursatilización. Inicialmente la legislación autoriza la securitización de hipotecas (mutuos endosables) y de contratos de arrendamiento con promesa de compraventa (leasing habitacional).

La diferencia esencial entre este sistema de financiamiento con el de banca comercial, radica en el hecho que el inversionista de un título securitizado, como se dijo, adquiere el riesgo del deudor (de la cartera de deudores que respaldan el título), mientras que el inversionista de un título bancario adquiere el riesgo del emisor (del banco que emite una letra hipotecaria).

Ciertamente, un inversionista, podría considerar que es mejor el respaldo del banco (especialmente en Chile donde hay ciertos avales fiscales, legales o de facto). Sin embargo, la pasada por el banco no es gratis, ya que a los costos hay que sumar la remuneración (utilidad) del capital propio del banco, que este requiere tener para que se le autorice la emisión de pasivos. Esa remuneración puede ser captada por el inversionista, a cambio de tomar el riesgo de los deudores finales en forma directa.

Además de lo anterior, la emisión de bonos puede comprometer más o menos garantías en relación a la deuda emitida, lo que a su vez estará relacionado con el mayor o menor precio (tasa de interés) que los inversionistas exijan para adquirir los bonos.

# REFINANCIAMIENTO DE LAS SOCIEDADES INMOBILIARIAS



## 2.- **Cómo pueden convertirse las empresas inmobiliarias y constructoras en originadores de este financiamiento**

Estas empresas pueden convertirse en originadores, de dos maneras:

### a) **Emisores de crédito hipotecario.**

Deben estructurarse como agentes administradores de mutuos endosables en los términos y condiciones expresadas en el art. 21 bis) del DFL 251, de 1931 y las Circulares de la Superintendencia de Valores y Seguros, que desarrollan en detalle esta legislación.

No se requiere giro exclusivo (pueden incorporarse al objeto de la sociedad otras actividades o negocios inmobiliarios) y tampoco se requiere capital mínimo.

La sociedad debe registrarse en la Superintendencia de Valores y Seguros.

### b) **Emisores de contratos de leasing habitacional (arrendamiento con promesa de compraventa).**

Debe organizarse una sociedad anónima que incluya la actividad en su giro (pero no se requiere giro exclusivo). Se requiere un capital mínimo de 10.000 UF.

Deben someterse al control de la Superintendencia de Valores y Seguros, como si fueran sociedades anónimas abiertas, según lo establecido en el art. 11 de la ley 19.281.

En resumen, cualquier agente del sector construcción o inmobiliario, con la capacidad empresarial y orientación de mercado adecuada, puede constituirse en originador de financiamiento habitacional para la demanda.

Para licuar estos activos -o sea para obtener los recursos para hacerlo- puede enajenarlos a una sociedad securitizadora, para que se proceda como se indicó antes. También estos activos pueden enajenarse a otros inversionistas, como fondos inmobiliarios y compañías de seguros (mutuos).

Con la enajenación, el originador puede cesar completamente su responsabilidad.

Alternativamente, podría mantener la administración de los contratos de financiamiento, por cuenta de quien los ha adquirido. En este último caso, el originador podrá también subcontratar diversos servicios en el mercado a operadores en gran escala (bancos, cajas de compensación, operadores informáticos, cobradores, etc.). El interés de mantener la administración de un contrato para un originador del área inmobiliaria radica -más que en el valor agregado de servicios- en negocios que puede generar a futuro un buen cliente al que se le conoce la historia.

## 3.- **Diseño de un sistema de relaciones comerciales entre las nuevas instituciones que está creando la C.CH.C. y los originadores especializados ligados a sus socios**

El cambio estructural en los sistemas de financiamiento genera una magnífica opción al sector inmobiliario y de la construcción, ya que puede agregar valor a su actividad. Para que ello efectivamente resulte, es necesario estructurar una industria de alta productividad y que opere -agradadamente- a gran escala y bajos costos de transacción.

El éxito del modelo americano, basado también en una industria de financiamiento especializada, permite ser muy optimistas, a condición que la industria local se estructure cumpliendo las premisas indicadas.

Piensa el Consultor que ello se puede lograr, estructurando una red de relaciones comerciales que permita la operación descentralizada mediante condiciones prefijadas entre los originadores próximos a las empresas constructoras e inmobiliarias socias de la C.CH.C. y la sociedad securitizadora que ha organizado la C.CH.C..

En este sistema, se procedería de la siguiente manera:

- a) La securitizadora estudiaría, promovería y acordaría condiciones de emisión de títulos con los inversionistas institucionales.
- b) Con las condiciones anteriores, se definirían condiciones de originación y compra de los activos, que la securitizadora convendría con los originadores. Esto incluye la homogeneización de contratos de financiamiento y de procedimientos de análisis.
- c) Bajo estas condiciones, los originadores podrían otorgar el financiamiento a la demanda, contando con la seguridad de compra del activo por la securitizadora.

El control de cumplimiento sería ex-post. La mantención del convenio de originación y compra estará sujeto al requisito de mantener la originación dentro de los márgenes planificados.

- d) Existirá comunicación en tiempo real entre los originadores y la securitizadora, para ir controlando el desarrollo del mercado.

Ello podrá incluir ajustes periódicos en las condiciones de originación.

La información agregada será transparente a través de toda la red.

Para que este esquema pueda convertirse en algo real -y creemos que altamente rentable, tanto para originadores como para la securitizadora- se requiere a lo menos:

- Un equipo humano que estructure la red y su sistema de relaciones (aquí hay una componente empresarial y una componente ejecutivo-técnica).
- Generar financiamiento para capital de trabajo destinado a financiar el stock de contratos, paquetes de activos y/o bonos no colocados aún.
- Un liderazgo capaz de enganchar positivamente el desarrollo de este proyecto al desarrollo del mercado de vivienda social.

El proyecto debería potenciarse, relacionándolo, además, a la Caja de Compensación, institución que podría otorgar servicios para la administración de contratos, beneficiándose así cada originador al poder operar a costos marginales.

Operando una red, será también posible desarrollar aspectos complementarios que otorguen ventajas competitivas para el todo y para cada uno de sus componentes. Cabe destacar entre éstos a diversos seguros (cesantía, de tasa de interés, de pérdida, etc.) que es por lo demás un aspecto muy relevante del modelo de financiamiento que se está siguiendo en el país.

En este esquema, parece conveniente abordar y definir sin equívocos el rol que habrán de tener, hacia el futuro, tres importantes instituciones:

- Hipotecaria La Construcción
- Corporación Habitacional
- Concasa (filial de las dos anteriores)

Sin embargo, el análisis de este asunto escapa al alcance de este trabajo.

### III. DESARROLLO DEL MERCADO SECUNDARIO DE LA VIVIENDA SOCIAL Y LA MOVILIDAD HABITACIONAL EN LOS SECTORES DE BAJOS INGRESOS

Con la maduración del nuevo modelo habitacional (el Consultor estima que ocurrirá dentro del período 1996-1998), cuya característica central es el total traspaso de las funciones operativas al sector privado, el libre juego del mercado y la oferta de subsidios a la demanda de carácter neutro, pueden esperarse significativos impactos económico y sociales:

- a) Se podrá contar con una oferta de productos habitacionales más diversificada para los sectores más pobres, y que éstos puedan seleccionarlos libremente, abriéndoles así oportunidades de las cuales gozan los sectores medios hace bastantes años, y los sectores altos desde siempre.
- b) Habrá una mayor integración social, al posibilitarse la incorporación de amplios sectores populares al mercado de servicios financieros, del cual hoy están excluidos, o al que sólo pueden acceder a un alto costo.
- c) Se crean los incentivos para fortalecer ampliamente una cultura del ahorro popular, a través de la inversión continua en bienes inmuebles habitacionales, que ha sido tradicionalmente la forma principal de ahorro de las clases medias. Así se tenderá también a fortalecer las motivaciones de ascenso social.

A nivel de la sociedad, se incrementará el ahorro agregado y se utilizarán mejor los recursos.

- d) Se pondrá fin a la cultura del no pago, lo que no solo implica una mejor focalización de los subsidios estatales, sino que -más trascendente aún- resuelve también un serio problema de deterioro moral. Además de la gravedad intrínseca que significa la perversa costumbre de no cumplirle al Estado, la situación actual produce al mismo tiempo negativos efectos económicos, al ahuyentar a los agentes privados de la atención de los segmentos más pobres, sin distinción.
- e) Se logrará una gradual formalización del mercado de arriendo de viviendas sociales, esperándose que en un plazo mediano haya una amplia oferta, consistente con el costo del capital, la que hoy día simplemente no existe.
- f) Se dará paso a un vigoroso mercado secundario de viviendas sociales, permitiéndole así a cientos de miles de familias propietarias satisfacer su natural aspiración a una vivienda mejor.
- g) Las viviendas sociales se transformarán en activos líquidos, colaborando así a corregir las distorsiones en el mercado de suelo urbano y, consecuentemente, disminuyendo la presión para expandir sin límite la superficie urbana de las grandes ciudades.
- h) Resituarse al Estado en su rol natural de apoyo subsidiario a los sectores de menores ingresos y de facilitador del sector privado, aumentará significativamente la eficacia de las políticas públicas, acelerando el ritmo de mejoramiento en la calidad de vida de la población.

Dado el tremendo desequilibrio cualitativo entre la demanda habitacional y el parque existente de casas y departamentos, antes comentado, el aspecto más relevante para los próximos años dice relación con el desarrollo del mercado secundario de viviendas sociales.

¿Qué implica esto?

Las implicaciones, a juicio del Consultor, son muy claras y desafiantes:

#### **Por el lado de los requerimientos:**

- Aplicación intensiva de subsidios a viviendas usadas.

Toda la información disponible indica que esto es urgente. Se está cerrando la brecha existente entre número de hogares y número de viviendas. Sin embargo, ya existe una cantidad muy grande de

familias "atrapadas" en una vivienda de un estándar muy inferior a la que desean y pueden financiar.

De mantenerse la tendencia a expandir el parque habitacional con construcciones mayoritariamente de bajo estándar, se llegará a una situación insostenible, generándose el ambiente para que a mediano plazo el Estado deba hacerse cargo de la pérdida social que ello implica.

Capacidad del sector privado para intermediar en gran escala viviendas de bajo estándar.

Piensa el Consultor -que al menos por un período relativamente prolongado- esto pasa por la recepción de viviendas usadas de bajo estándar en parte de pago por la adquisición de inmuebles de mayor valor.

Los agentes económicos capaces de hacer esto en forma eficiente dominarán el mercado y harán grandes ganancias.

La comercialización de las viviendas recibidas, seguramente se hará de distintas maneras, dependiendo de cada proyecto (tal cual como se reciben; con una "mano de gato"; con un arreglo mayor).

Con seguridad, alrededor de la vivienda social antigua, habrán de surgir también negocios inmobiliarios más complejos, tales como: fusión de viviendas; incorporación de otros elementos para elevarles el estándar; reciclar el suelo hacia otros proyectos habitacionales, comerciales o mixtos.

Capacidad del sector privado para otorgar financiamiento en gran escala a los sectores de bajos ingresos.

Un primer aspecto -obvio pero generalmente olvidado- es que existen curvas de indiferencia rentabilidad/riesgo. En otras palabras, no necesariamente una operación financiera de menor riesgo es mejor que una de mayor riesgo. Todo depende de la relación implícita de precios (la tasa de interés, o de arriendo).

Como el sector privado ha trabajado hasta ahora, casi exclusivamente, con la cúspide de la pirámide social, la que es bastante homogénea en términos de riesgo, ha sido posible pensar en un precio más o menos uniforme. Hacia el futuro hay que acostumbrarse a evaluar y armar negocios considerando ambos parámetros conjuntamente (la rentabilidad y el riesgo).

Otro aspecto, es que se requerirá operar a costos unitarios muy inferiores a los que se acostumbra con los sectores medios y altos. Para lograrlo deberán adecuarse los sistemas comerciales y administrativos e introducirse tecnologías para gestión de operaciones masivas. También es fundamental una fuerte orientación a los clientes y la eficacia en la cobranza. Cabe recordar que en el país hay una amplia experiencia privada en crédito masivo popular para bienes durables, de libre disposición y otros fines.

### **Por el lado de sus efectos:**

- Fuerte expansión en la cantidad y monto de los negocios para el sector privado.

En el nuevo escenario, la autoridad espera que los segmentos de clientes de viviendas sociales lleguen a ser atendidos plenamente por el sector privado.

Esto representa una magnífica oportunidad de negocios, con una componente inmobiliaria y una componente de servicios financieros.

En lo inmobiliario, la expansión de negocios para el sector privado podría implicar ventas anuales adicionales del orden de 37 millones de UF o US\$ 1.150 millones.

Lo anterior resulta de estimar:

Una movilidad habitacional (propietario de vivienda usada la vende para adquirir una de mayor estándar, pasando esa vivienda a ser adquirida por un poseedor de subsidio), equivalente a 30 mil operaciones anuales. Las viviendas construidas con un mayor estándar implicarían una mayor venta del orden de 300 UF por unidad.

Una mayor construcción de viviendas nuevas, a causa de la expansión de la oferta de subsidios, equivalente a 40 mil unidades anuales, a un precio medio de mercado del orden de 700 UF por unidad.

En lo financiero, en su gran mayoría las operaciones en estos segmentos han sido hasta ahora ejecutadas por el Estado (MINVU o Banco del Estado).

En consecuencia, en el nuevo escenario, con la privatización del financiamiento a la demanda de las operaciones actuales (del orden de 60 mil por año); con la generación de nuevas operaciones por movilidad habitacional (estimadas en 30 mil al año); y con las nuevas operaciones por el aumento de la oferta de subsidios (40 mil al año), se tiene que el sector privado podría pasar a financiar más de 100 mil nuevas operaciones de los segmentos medio-bajos, lo que implica colocaciones anuales en el rango de los 36 millones de UF o 1.100 millones de dólares.

Cabe destacar que estas colocaciones pueden ser abordadas directamente por el sector inmobiliario a través de leasing habitacional o mutuos hipotecarios endosables y posterior securitización de estos activos.

- Un nuevo producto habitacional.

En los últimos años ha ido creciendo la polémica en torno a la calidad de las viviendas.

Acertadamente, la C.CH.C. ha dejado en claro la distinción entre estándar y calidad del inmueble. La Cámara reconoce que no pueden aceptarse problemas de mala calidad y las empresas que resulten responsables deben responder por ello. Cual sea el procedimiento más adecuado para canalizar el problema -considerando que habrá un público cada vez más exigente- es algo aún en discusión, pero no cabe su análisis dentro del ámbito de este estudio.

Los antecedentes disponibles sobre problemas de calidad indican que, objetivamente, se trata de un fenómeno menor. Sin embargo, el posicionamiento del tema en la opinión pública y la generalizada opinión de que hay problemas de calidad, son -sin lugar a dudas- el reflejo de la insatisfacción mayoritaria en la sociedad con el bajo estándar que tiene la gran mayoría de las viviendas que el país está produciendo.

Siempre habrá una apreciación subjetiva sobre si algo es bueno o malo, ya que ello depende en gran parte de lo que el consumidor desea y puede obtener (pagar). Como el ingreso permanente ha subido, como hay cada vez más opciones de financiamiento, como los mismos consumidores han comenzado a tener acceso a otros bienes durables que hasta pocos años eran impensados para ellos, la vivienda de bajo estándar es un producto inadecuado para gran parte de la población que se encuentra atrapada en ella.

Permitiendo -mediante el mercado secundario- que los actuales ocupantes de esas viviendas se desplacen a otras de nivel superior, y el parque existente se destine básicamente a quienes acceden a su primera vivienda, la construcción de viviendas de bajo estándar será reemplazada por construcción de viviendas de nivel medio. Este nuevo producto habitacional hará desaparecer de raíz la polémica sobre la calidad de las nuevas viviendas.

- Una nueva estructura en la organización de los negocios.

Es necesario destacar que la nueva legislación y normas complementarias, así como la actitud de las autoridades sectoriales y del área financiera en general, apuntan en la dirección de generar un clima

de competencia cada vez más amplio y profundo.

La nueva legislación abre al sector inmobiliario funciones financieras. Pero al mismo tiempo, abre al sector financiero tradicional funciones inmobiliarias. Simultáneamente, se está fortaleciendo la opción de desarrollo de agentes no tradicionales, como los fondos de inversión, capaces de capturar cuotas de participación en el mercado muy significativas.

Considerando esta nueva realidad institucional, y las características propias de las operaciones de bajo monto, ya se están produciendo novedosos procesos de integración vertical y alianzas estratégicas. Este fenómeno se intensificará en los próximos años, dando paso a una nueva estructura en la organización de los negocios.

Cambios significativos en las tendencias de desarrollo urbano.

La tendencia hasta ahora ha sido la incorporación masiva de suelo adicional a las principales ciudades, con el objeto de desarrollar allí grandes conjuntos de viviendas de bajo estándar.

Mientras tanto, el parque existente (y por lo tanto el suelo en el cual se emplaza esa clase de viviendas) se ha mantenido congelado.

Ello ha ido produciendo un deterioro gradual en la calidad de vida y ha comenzado a ser un factor multiplicador de costos en la gestión urbana, en los procesos de los sectores productivos y en la vida diaria de los consumidores, a causa de la excesiva distribución espacial horizontal y la rigidez locacional.

Las tendencias anteriores son el resultado lógico -principalmente- de la existencia de una gran oferta de subsidios concentrados en vivienda nueva y -en menor medida- de radicar la elección en el Estado en vez de entregarla a los consumidores.

La liberación del mercado habitacional para los sectores de bajos ingresos, junto al gran desequilibrio acumulado, conducirá en un corto tiempo a modificar en forma dramática estas tendencias. En los próximos años comenzará a producirse una nueva tendencia, caracterizada por importantes reasignaciones de suelo en los sectores actualmente deteriorados y/o ocupados por viviendas de bajo estándar, poniendo, de paso, término a la creencia de que "no hay terrenos" en las grandes ciudades.

## NUEVAS LÍNEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA La necesidad de impulsar la movilidad habitacional

### INFORME EJECUTIVO

#### I INTRODUCCIÓN

La evolución de las políticas nacionales de vivienda y los resultados obtenidos de su aplicación nos han llevado a plantear la necesidad de revisar los programas y los sistemas de otorgamiento de viviendas sociales subsidiadas por el Estado.

De este análisis podemos concluir, que como consecuencia del desarrollo del país se han producido dos situaciones negativas que deben ser necesariamente enfrentadas.

a. La primera la constituye el desequilibrio existente entre las aspiraciones de las personas y los estándares ofrecidos a través de las soluciones habitacionales de más bajo costo.

El estándar denominado vivienda social, del cual existen construidas aproximadamente 700.000 unidades, constituye una respuesta inadecuada a la realidad actual de un país que incrementa su ingreso per cápita en la forma como lo hace el nuestro. A esto debemos agregar la imposibilidad de que los propietarios de estas viviendas puedan venderlas por falta de demanda, para así poder aspirar a una de mejor estándar.

Creemos que una de las más importantes causas de esta situación de desequilibrio se encuentra en el fuerte carácter asistencial que ha marcado a los planes habitacionales nacionales, donde el Estado no sólo ha financiado casi la totalidad del valor de la vivienda, sino además ha otorgado subsidios ocultos para cubrir gastos de operación y financiamiento.

Esta situación, consecuencia de las limitaciones que impuso la escasez de recursos económicos disponibles y el interés por producir la mayor cantidad de soluciones habitacionales, llevaron al Estado a establecer los bajos estándares mencionados anteriormente.

**Una diferenciación entre los sistemas de acceso a la vivienda ofrecidas a los decrecientes grupos que necesitan un fuerte apoyo del Estado y aquellos dirigidos a los grupos que cuentan con posibilidades de ahorro o que cuentan con una vivienda usada pagada y que además son sujetos de crédito, puede contribuir a superar esta diferencia entre aspiraciones y estándares.**

Queremos insistir en este punto, pues creemos que dada la realidad del país, el Estado debe a la brevedad posible, dimensionar el déficit de viviendas de carácter asistencial y definir políticas especiales para enfrentarlo y resolverlo, sin que ellas entorpezcan el desarrollo de los nuevos programas de vivienda, que deben desarrollarse en el marco de una economía de mercado creativa, abierta y competitiva.

Creemos que el sector privado podrá también participar activamente en la de ejecución de estos planes asistenciales, en la forma que se determine oportunamente.

Este documento contiene una proposición de reestructuración de los sistemas de acceso a la vivienda, que a partir de **hacer neutra la aplicación de los subsidios, de la diversificación de los sistemas de financiamiento de viviendas de bajo costo, del desarrollo del mercado secundario de la vivienda social y la puesta en práctica una nueva política de subsidios**, intenta perfeccionar el funcionamiento del mercado de la vivienda subsidiada, potenciar el mercado viviendas de mayor precio, que no reciben subsidio y satisfacer la demanda de los programas asistenciales.

Sí consideramos que la Región Metropolitana cuenta con un superávit de 293 mil viviendas sociales, creemos que el desarrollo exitoso del mercado secundario estas viviendas podría llegar

a proporcionar la cantidad de unidades usadas, necesarias para satisfacer las demandas de los programas asistenciales para esa región, sin necesidad de seguir construyendo nuevas viviendas de ese estándar.

A su vez los efectos de la movilidad habitacional, que se intenta producir, pueden afectar positivamente, por el efecto de reacción en cadena, la demanda de viviendas no subsidiadas de más de 1.500 UF., situación que no está estudiada en el presente documento y que consideramos como tarea pendiente por realizar.

La gradualidad en la aplicación de este proceso y la voluntad política de llevarlo a cabo en su totalidad son otros factores que a nuestro parecer se hacen fundamentales en la aplicación exitosa de estas nuevas líneas.

**b.** La segunda de estas situaciones negativas se refiere a los efectos causados por la localización de estos planes masivos de vivienda en el desarrollo de las ciudades y en su calidad de vida.

Con relación a éste impacto queremos llamar la atención acerca de algunos aspectos riesgosos que deben ser estudiados y al mismo tiempo destacar algunos aspectos positivos que pueden estimulados. Estos son:

**b.1** Considerando el éxito con que han operado los programas habitacionales, al cumplir con sus metas anuales y los efectos conocidos respecto del crecimiento por extensión de las ciudades, a causa de este cumplimiento exitoso, creemos que en forma paralela y complementaria al estudio y la implementación de estas nuevas líneas para el desarrollo de la vivienda, deben definirse políticas de desarrollo urbano.

**Queremos dejar constancia, que la posibilidad de que se repita una situación de crecimiento descontrolado de la ciudad con un fuerte deterioro de su calidad de vida, producto de la aplicación masiva de un plan habitacional, es altamente probable, si no se ponen en marcha desde ya las iniciativas que permitan contar con líneas claras de acción e instrumentos específicos para llevarlas a cabo dentro del campo del desarrollo urbano.**

A este respecto creemos, que deben ser motivo de un permanente análisis por parte de nuestra Institución con el fin de poder aportar en la oportunidad que la autoridad lo requiera, proposiciones específicas sobre las siguientes materias:

- Estrategias de gestión territorial.
- Política de suelos y zonificación dentro de la ciudad
- Políticas de remodelación
- Régimen de propiedad
- Externalidades
- Capacidad de recursos de infraestructura
- Criterios de dimensionamiento de agrupaciones.

**b.2** Por otra parte la movilidad habitacional, producto de la venta de viviendas básicas, ofrecerá una oportunidad de renovación urbana, que debe ser considerada y estimulada, dada la baja calidad ambiental y falta de equipamiento de los sectores en que estas viviendas se encuentran localizadas. Esta renovación debiera producir el mejoramiento tanto de la vivienda misma como el de su entorno.

**b.3** Finalmente, como forma de establecer un mayor equilibrio entre la inversión en vivienda y la inversión en ciudad, proponemos, como uno de las tareas prioritarias a llevar a cabo, reestudiar los subsidios contemplando incorporar una línea dirigida a ayudar al financiamiento de la construcción de equipamientos sociales e infraestructura urbana, con recursos provenientes de una redistribución de los actuales fondos disponibles para ellos.

## II DIAGNÓSTICO.

- Existe una demanda insatisfecha por servicios habitacionales de enorme magnitud.
- Existe la institucionalidad, la capacidad empresarial y los recursos financieros para satisfacer toda la demanda en un plazo no superior a 15 años.
- El sector privado ha reaccionado sólo parcialmente, a causa de algunas barreras originadas por la propia política habitacional (Prohibición de enajenar, financiamiento complementario estatal, subsidios ocultos, etc.)

### 1. Consideraciones que lo fundamentan.

- a. El déficit de viviendas (Censo de 1992) es de alrededor de 740 mil viviendas. Correspondiendo a 540 mil familias de más de cuatro personas que viven en la vivienda de otra familia y a 200 mil familias que ocupan viviendas con carencias.
- b. Muchas de esas familias podrían pagar por los servicios habitacionales del nivel de una vivienda básica o superior, pero sólo existe oferta restringida.
- c. Existe una gran cantidad de viviendas, de hasta 700 UF, totalmente pagadas que podrían ser enajenadas. No lo han sido por falta de demanda o por prohibición de venta.
- d. El incremento del déficit por aumento del número de familias y por el número de viviendas que se deterioran.
- e. La demanda insatisfecha de viviendas que crecerá por el aumento en los ingresos.
- f. Existe la institucionalidad necesaria, basada en mecanismos e instrumentos largamente probados y en una capacidad empresarial suficientemente consolidada.
- g. Se cuenta con los recursos financieros autogenerables y de largo plazo, suficientes para financiar toda la demanda insatisfecha en un plazo razonable.
- h. Se ha producido un proceso de discriminación que se ha traducido en iliquidez de las viviendas sociales usadas.
- i. Existen subsidios cautivos, de aplicación obligada que impide la libre elección.
- j. "Cultura de no pago", producida por el Estado como prestamista directo de la demanda final, que no ejerce la obligatoriedad de cobro o aplica medidas de condonación.
- k. Características de informalidad de la oferta de arriendos de viviendas para esos sectores.

### 2. Consecuencias negativas producto de esta situación.

- a. Calidad de vida para los segmentos de menores ingresos bajo su nivel potencial.
- b. Pérdida de crecimiento económico, por la producción de viviendas de bajo valor agregado.
- c. Incentivos perversos al ahorro, por falta de tasas de interés regidas por el sistema competitivo.
- d. Pérdida de capital por los sectores más pobres, por iliquidez de sus viviendas
- e. Deterioro e ineficiencia de los centros urbanos, por adopción de estándares de urbanización y equipamiento insuficientes.
- f. Entorpecimiento de futuros procesos de renovación urbana por establecimiento de una gran cantidad de pequeños propietarios.

### 3. Cambios en marcha destinados a mejorar la situación:

#### 3.1. Correcciones de falencias de carácter estructural y eliminación de deficiencias operativas orientadas a subsanar los siguientes aspectos:

- a) El olvido de las propiedades financieras de la vivienda, al dejar de lado los temas de su liquidez, renta y plusvalía.
- b) Las discriminaciones de las viviendas usadas.
- c) La actuación directa del Estado en el financiamiento, en lo inmobiliario y en la construcción.

- d) La extensa gama de subsidios ocultos, que distorsionan el sistema de precios y la correcta asignación de los recursos.
- e) Las políticas permisivas frente a los deudores.
- f) Las distorsiones en el mercado de arriendo de viviendas.

Un inventario de medidas implementadas o en vías de serlo se incorporan como apéndice de este documento.

### 3.2. La Ley N° 19.281, de Leasing Habitacional, como instrumento de política habitacional.

Esta ley, junto con establecer un mecanismo de adquisición de viviendas introduce y regula diversos aspectos fundamentales de política habitacional:

- a) La neutralidad de los subsidios entre viviendas nuevas y usadas.
- b) La facultad para que el MINVU otorgue subsidios diferidos en el tiempo.
- c) Retiro del Estado de todas las funciones operativas, entregándolas al sector privado, incluso podría participar en la asignación de subsidios.
- d) Completa conexión de la vivienda social a los distintos instrumentos de inversión del mercado de capitales.
- e) Intensificación del clima competitivo con nuevos actores. **Acceso del sector inmobiliario a la función financiera y acceso del sector financiero a la función inmobiliaria.**
- f) Creación de una institucionalidad especializada en el desarrollo y administración del ahorro para vivienda.
- g) Creación de una institucionalidad especializada para la resolución de conflictos, a través de instancias arbitrales.

## III PROPOSICIÓN DE AJUSTE A LOS PROGRAMAS DE SUBSIDIO HABITACIONAL.

Debido a que el desequilibrio existente entre oferta y demanda habitacional, es de la mayor urgencia generar las condiciones para que la estructura de la oferta se mueva lo más rápidamente posible hacia lo que corresponde a la demanda.

Como ya se ha dicho, lo primero es que los subsidios puedan aplicarse a viviendas usadas. En efecto, **cada vivienda adicional de bajo estándar que se siga construyendo implica una pérdida social**, en comparación a la alternativa de aplicar el subsidio a una vivienda usada también de bajo estándar y construir una vivienda de valor medio para los actuales ocupantes de la vivienda de bajo estándar.

Lo segundo, es que exista **la máxima flexibilidad para que pueda producirse el encuentro entre la oferta y la demanda habitacional "real"**. La demanda real por viviendas es de cientos de miles de familias, pero el sistema de selección y asignación "deja entrar al mercado" sólo alrededor del 10 % de ella por año.

Con un desequilibrio de estas características, es imposible que un mecanismo centralizado de aplicación de subsidios como el existente, produzca buenos resultados, cualesquiera sean los criterios de selección o las autoridades que los apliquen.

**La única forma de moverse eficaz y eficientemente hacia el equilibrio, es permitiendo la interacción descentralizada de los miles y miles de agentes que habrán de participar en**

**la reasignación masiva de lugar de residencia, uso del suelo, capacidades empresariales y profesionales, y recursos financieros, en búsqueda de un mejor estándar habitacional.**

Con este objeto se propone modernizar los procedimientos de otorgamiento de subsidios, asignándolos a los postulantes a medida que celebren un contrato de financiamiento para la adquisición de su vivienda ( o la adquieran al contado).

**El sistema otorgaría "opciones de subsidio" a todos los potenciales beneficiarios que satisfagan determinados requisitos mínimos .** Quienes tengan la opción de subsidio, pasarían a tener el beneficio definitivamente , cuando obtengan el financiamiento complementario, a través del sector privado o paguen al contado.

La Comisión ha considerado de interés proponer que esta modalidad podría aplicarse también a quienes obtengan un "opción de subsidio a futuro", opción que podría ser transada a valor presente, pudiendo así lograr su aplicación en forma inmediata. Esta posibilidad es otra de las tareas pendientes, producto de este estudio.

#### **IV DISEÑO DE UN PLAN DE TRABAJO PARA EL ACCIONAR DE LA CÁMARA EN APOYO DE LA MADURACIÓN DE LOS CAMBIOS Y EL DESARROLLO DEL MERCADO**

1. En relación a la política habitacional:
  - a) Apoyar y hacer notar la necesidad de **implementar las medidas que garanticen la aplicación en toda su amplitud de la neutralidad entre viviendas nuevas y usadas para todos los subsidios habitacionales.**
  - b) Prestar su decidido apoyo a la propuesta de ajuste de los sistemas de subsidio y colaborar en su implementación y desarrollo.
  - c) Hacer presente a la autoridad la conveniencia de una redefinición de estándares habitacionales acordes con la realidad socio-económica del país.
  - d) Participar en forma activa en las instancias nacionales que velan por la calidad en la construcción, como una forma de combatir la competencia desleal, producto de la obtención de menores costos por disminución de calidad.
  - e) Iniciar al interior de la Cámara los estudios tendientes a **la creación de las instancias reguladoras que garanticen la aplicación correcta y equitativa de estas políticas habitacionales**, de tal forma que puedan ser propuestas a la autoridad en la ocasión oportuna.
2. En relación al desarrollo de negocios:
  - a) Difundir entre los socios la características y ventajas de los sistemas en vías de aplicación.
  - b) Estudiar y promover, en conjunto con originadores e inversionistas institucionales, el máximo posible de estandarización en los procedimientos en todas las etapas del ciclo del financiamiento.
  - c) Perfeccionar los sistemas de organización de la oferta y demanda de viviendas sociales.
  - d) Promover la normalización, racionalización e industrialización de los procesos constructivos de estas viviendas.

## **V DESARROLLO DE UNA INDUSTRIA NO BANCARIA ESPECIALIZADA EN FINANCIAMIENTO HABITACIONAL**

### **1.- Organización de esta industria.**

A fines de 1994 y durante 1995 se ha dictado una nueva legislación y cuerpos reglamentarios complementarios para introducir en el país la tecnología financiera de la securitización o bursatilización. La industria de securitización se organiza y opera en base a:

- Agentes originadores de financiamiento para la demanda final de viviendas.
- Sociedades securitizadoras, que adquieren los activos anteriores y los agrupan según características que sean deseables para el mercado, estructurando patrimonios separados. Contra el flujo de los activos del patrimonio se emiten bonos, que se colocan en el mercado.
- Inversionistas que adquieren los bonos. No hay responsabilidad del emisor .( Aunque jurídicamente el bono es un título de deuda, en la práctica el inversionista -al adquirir el riesgo del grupo de deudores- es como si hiciera un aporte de capital a un negocio de plazo fijo. es decir , como si fuera accionista de este negocio.

### **2.- Cómo pueden convertirse las empresas inmobiliarias y constructoras en originadores de este financiamiento.**

Estas empresas pueden convertirse en originadores, de dos maneras:

- a) Emisores de crédito hipotecario. Deben estructurarse como agentes administradores de mutuos endosables.
- b) Emisores de contratos de leasing habitacional.

**Cualquier agente del sector construcción o inmobiliario, con la capacidad empresarial y orientación de mercado adecuada, puede constituirse en originador de financiamiento habitacional para la demanda, complementando su actividad comercial.**

## **VI CONCLUSIONES RESPECTO DEL ANÁLISIS DEL DESARROLLO DEL MERCADO SECUNDARIO DE LA VIVIENDA SOCIAL Y LA MOVILIDAD HABITACIONAL EN LOS SECTORES DE BAJOS INGRESOS**

### **1. Maduración del Modelo.**

Con la maduración del nuevo modelo habitacional, cuya característica central es el total traspaso de las funciones operativas al sector privado, el libre juego del mercado y la oferta de subsidios a la demanda de carácter neutro, pueden esperarse significativos impactos económicos y sociales:

- a) Se podrá contar con una oferta de productos habitacionales más diversificada para los sectores más pobres y que pueden ser seleccionarlos libremente.
- b) Se posibilitará la incorporación de amplios sectores populares al mercado de servicios financieros para la vivienda.

- c) Se crean los incentivos para fortalecer ampliamente una cultura del ahorro popular, a través de la inversión continua en bienes inmuebles habitacionales. A nivel de la sociedad, se incrementará el ahorro agregado y se utilizarán mejor los recursos.
- d) Se pondrá fin a la cultura del no pago, lo que no solo implica una mejor focalización de los subsidios estatales, sino que resuelve también un serio problema de deterioro moral.
- e) Se logrará una gradual formalización del mercado de arriendo de viviendas sociales, esperándose que en un plazo mediano haya una amplia oferta consistente con el costo del capital.
- f) Las viviendas sociales se transformarán en activos líquidos.
- g) Resituar al Estado en su rol natural de apoyo subsidiario a los sectores de menores ingresos y de facilitador del sector privado, lo que aumentará significativamente la eficacia de las políticas públicas.

## 2. Desarrollo del mercado secundario.

Dado el tremendo desequilibrio cualitativo entre la demanda habitacional y el parque existente de casas y departamentos, antes comentado, el aspecto más relevante para los próximos años dice relación con el desarrollo del mercado secundario de viviendas sociales, lo que implica las siguientes situaciones:

- a. Aplicación y focalización intensiva de subsidios a viviendas usadas. Toda la información disponible indica que esto es urgente. Se está cerrando la brecha existente entre número de hogares y número de viviendas. Sin embargo, ya existe una cantidad muy grande de familias "atrapadas" en una vivienda de un estándar muy inferior a la que desean y pueden financiar.
- b. Capacidad del sector privado para intermediar en gran escala viviendas de bajo estándar. Se podría suponer que los agentes económicos capaces de actuar como receptores de viviendas usadas de bajo estándar en parte de pago por la adquisición de inmuebles de mayor valor, tendrían mayores posibilidades de dominar el mercado y de asegurar el éxito de su gestión.

Esta situación puede además, dar lugar a negocios inmobiliarios más complejos, tales como: fusión de viviendas, incorporación de otros elementos para elevarles el estándar y reciclaje del suelo hacia otros proyectos.

- c. Fuerte expansión en la cantidad y monto de los negocios para el sector privado. Al lograr que los segmentos de clientes de viviendas sociales lleguen a ser atendidos plenamente por el sector privado.
- d. **Un nuevo producto habitacional.** En los últimos años ha ido creciendo la polémica en torno a la calidad de las viviendas, lográndose finalmente establecer la distinción entre estándar y calidad del inmueble.

El posicionamiento del tema en la opinión pública y la generalizada opinión de que hay problemas de calidad, a nuestro parecer, son mas bien un reflejo de la insatisfacción mayoritaria con el bajo estándar que tiene la gran mayoría de las viviendas sociales que el país está produciendo.

El mercado secundario permitirá que los actuales ocupantes de esas viviendas básicas se desplacen a otras de nivel superior, y que el parque existente se destine a quienes acceden a su primera vivienda. **La construcción de viviendas de bajo estándar será reemplazada por la**

**construcción de viviendas de nivel medio.** Este nuevo producto habitacional hará desaparecer la polémica sobre la calidad de las nuevas viviendas.

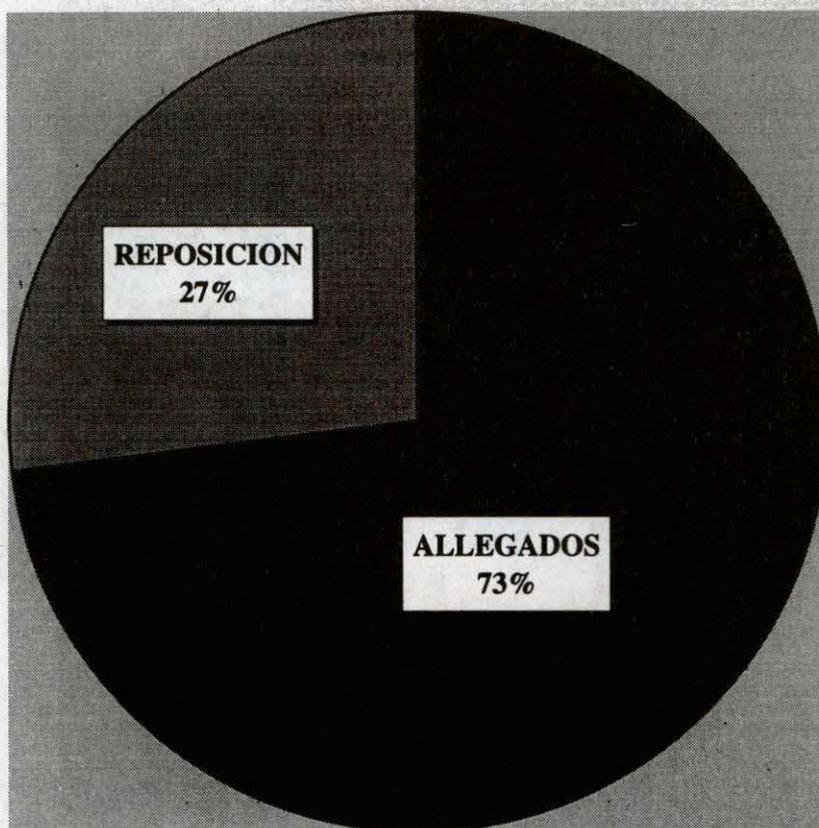
e. Una nueva estructura en la organización de los negocios. Es necesario destacar que la nueva legislación y normas complementarias, así como la actitud de las autoridades sectoriales y del área financiera en general, apuntan en la dirección de generar un clima de competencia cada vez más amplio y profundo.

Finalmente queremos destacar que, considerando esta nueva realidad institucional y las características propias de las operaciones de bajo monto, ya se están produciendo procesos de integración y alianzas estratégicas, fenómeno que se intensificará en los próximos años, dando paso a una nueva estructura en la organización de los negocios de las Empresas Constructoras e Inmobiliarias.

# DEFICIT HABITACIONAL

CENSO 1992

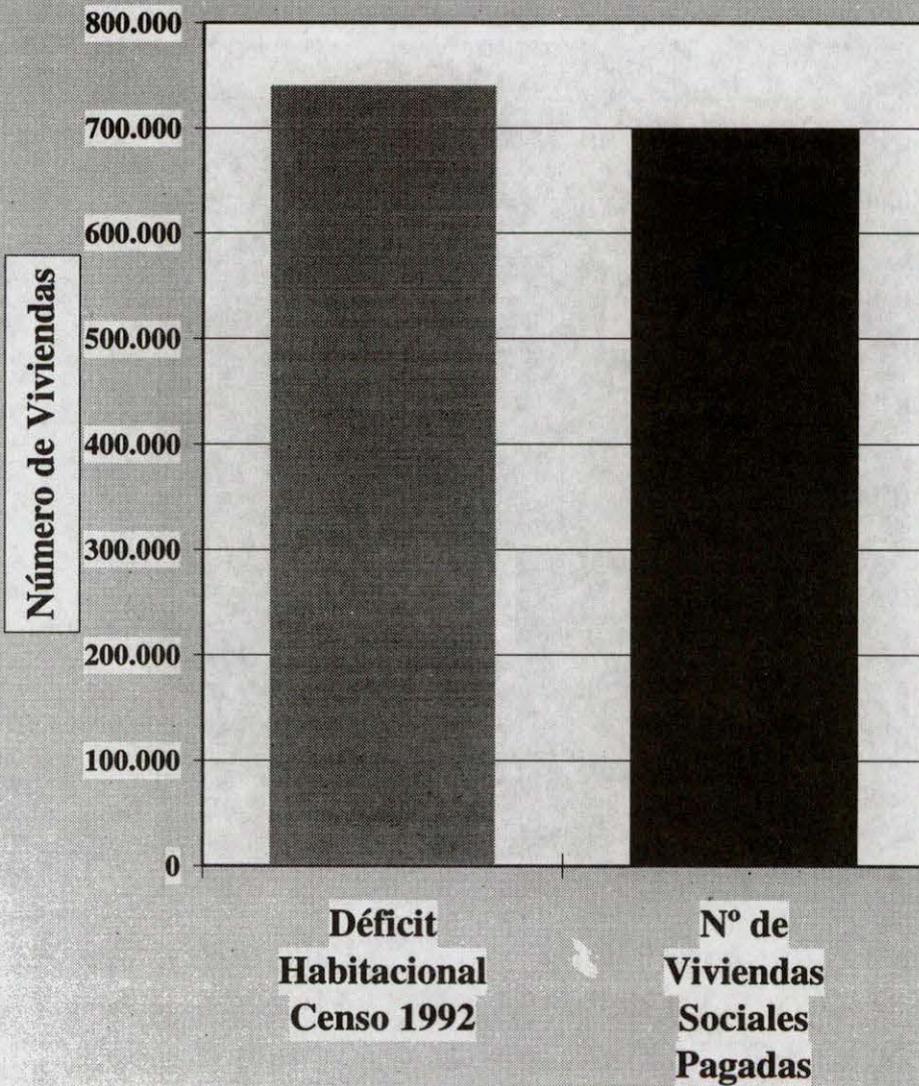
740,000 VIVIENDAS



NUEVAS LINEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA

# DEFICIT VERSUS STOCK

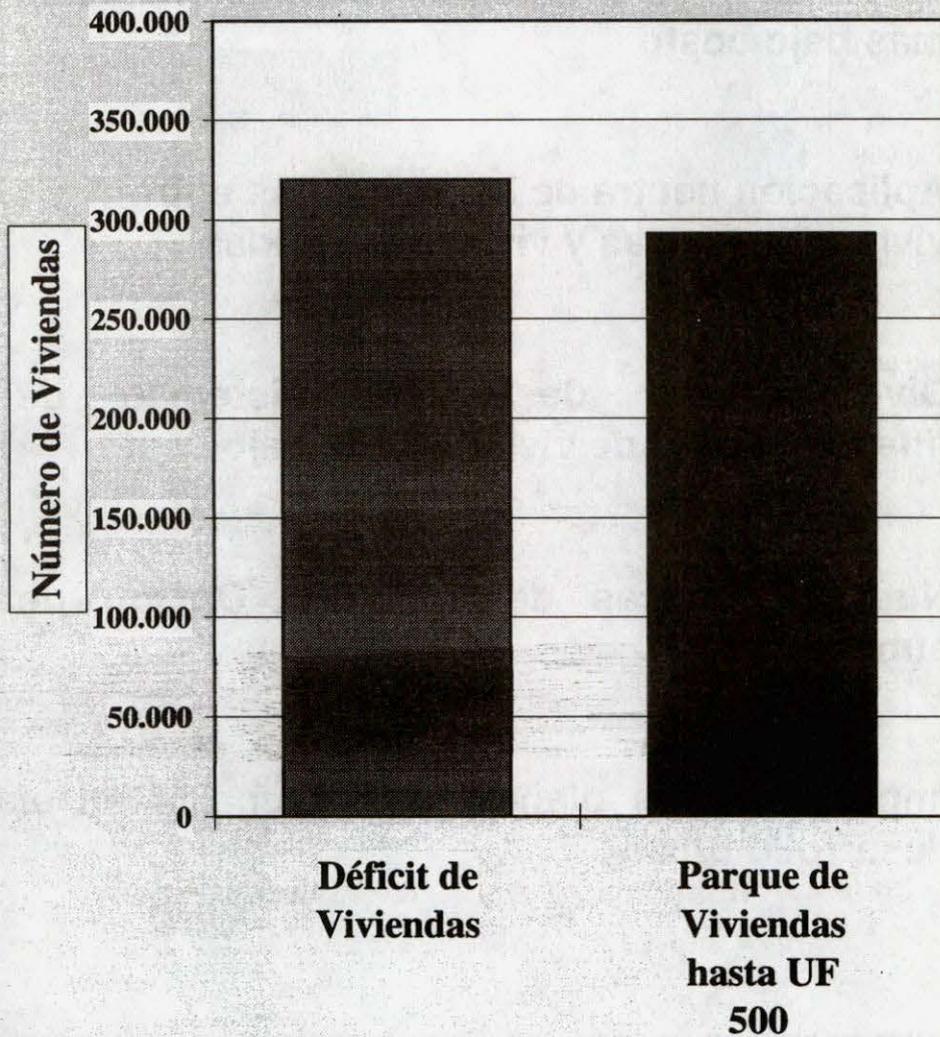
## VIVIENDAS SOCIALES A NIVEL NACIONAL



NUEVAS LINEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA

# DEFICIT VERSUS STOCK

## VIVIENDAS SOCIALES A NIVEL REGION METROPOLITANA



NUEVAS LINEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA

# **NUEVAS LÍNEAS EN EL DESARROLLO DE LA VIVIENDA.**

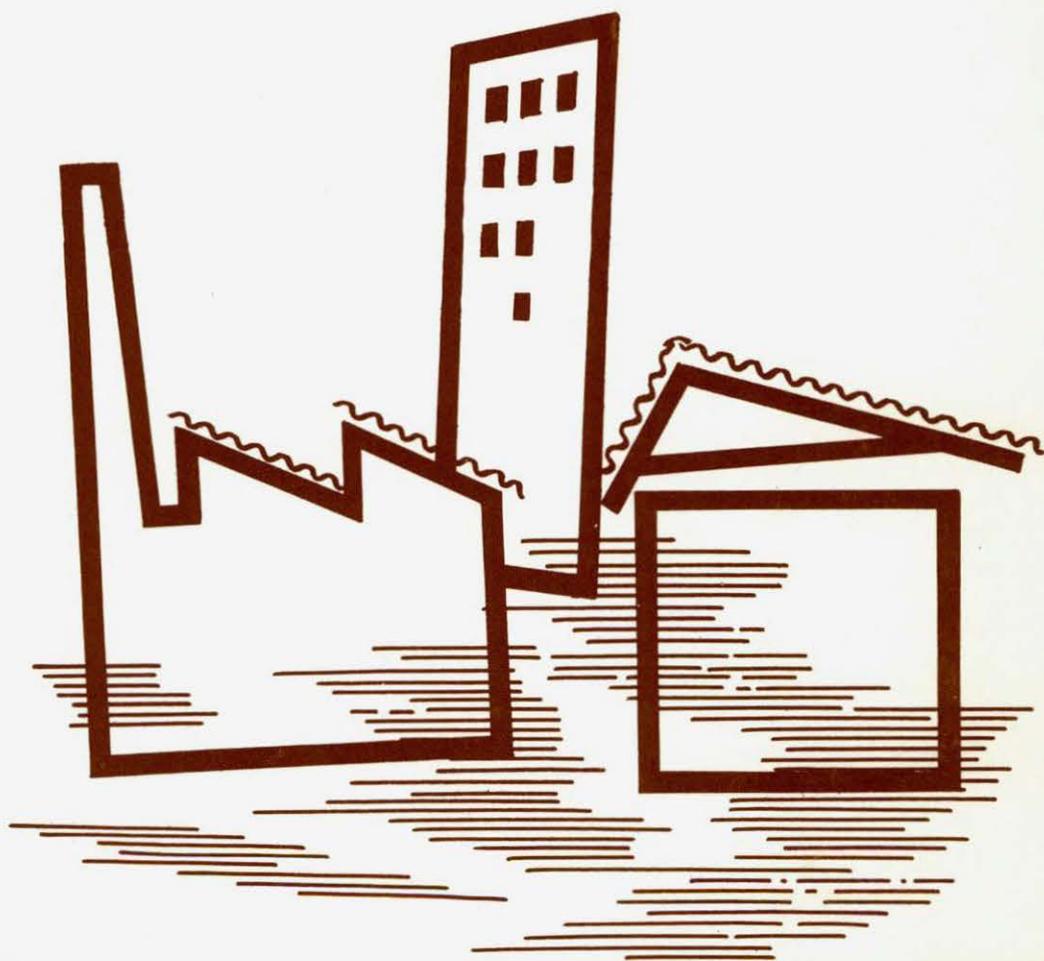
La necesidad de impulsar la movilidad habitacional.

- \* **Desequilibrio entre las aspiraciones de las personas y los estándares habitacionales de más bajo costo**
  
- \* **Aplicación neutra de los subsidios entre viviendas nuevas y viviendas usadas**
  
- \* **Diversificación de los sistemas de financiamiento de viviendas de bajo costo**
  
- \* **Nuevas políticas de subsidio. Opción de subsidio**
  
- \* **Impacto de los planes habitacionales en el desarrollo urbano**

EN RECONOCIMIENTO POR SU PERMANENTE COLABORACIÓN CON LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN, REPRODUCIMOS EL AVISO PUBLICADO POR LA EMPRESA SIKSA SA. EN EL BOLETÍN ESTADÍSTICO Nº 9 DE JULIO DE 1973.

# ¡NUEVA DOSIS!

para **SIKA 1**  
IMPERMEABILIZANTE  
DE MORTERO Y  
HORMIGONES



**SIKA S.A. Productos para Construcciones**

MAC IVER 142 - OFS. 206/9 - TELEFONO 397539 - CASILLA 9909 - SANTIAGO - CHILE

