

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Presidencia

**XI CONVENCION NACIONAL DE
EMPRESAS CONSTRUCTORAS DE OBRAS PÚBLICAS**

DISCURSO DE CLAUSURA

**DE DON HERNAN DOREN LOYS
PRESIDENTE DE LA
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

MARBECCA SÁBADO 4 DE JULIO 1998.

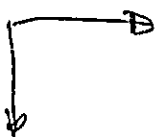
Me corresponde en esta ocasión el honor y el agrado, en mi calidad de Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, de clausurar una nueva versión de la Convención Nacional de Empresas Constructoras de Obras Públicas, jornada de análisis y camaradería, ya tradicional dentro del quehacer de nuestro gremio.

Primeramente quiero agradecer, en nombre de los organizadores de esta Convención, del Comité de Obras Públicas y de la Cámara misma, la presencia de las altas autoridades y expositores invitados, que nos han distinguido con su asistencia en estos días, y muy especialmente al señor Ministro de Obras Públicas, don Ricardo Lagos.

-08141-
CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación

Como en años anteriores, esta Convención ha congregado a un representativo número de empresas socias de la Cámara, dedicadas a la importante y compleja misión de producir las obras de infraestructura pública que Chile requiere para hacer posible el crecimiento económico, y alcanzar el bienestar social que tanto anhelamos.

Esta motivación, unida al sano ambiente de camaradería y grata convivencia, se ha constituído, desde hace ya 11 años, en una oportunidad de encuentro siempre muy esperada por los constructores.



Aprovechando esta nutrida concurrencia y la presencia de las distinguidas autoridades de Gobierno que nos acompañan, quisiera formular algunas reflexiones generales en torno a la coyuntura económica y al quehacer del sector.

CONSIDERACIONES MACROECONÓMICAS:

La coyuntura económica internacional está siendo fuertemente afectada por la crisis asiática, que ha tomado ahora una mayor profundidad y perdurará por más tiempo que el originalmente estimado por los especialistas.

La gravedad de los efectos que ella tendrá sobre nuestra economía está recién siendo aquilatada en su debida dimensión por los agentes de la producción y las propias autoridades, y se ha generado un amplio consenso respecto de la necesidad de entrar a una fase de ajuste más acentuado para

adecuar la trayectoria del gasto agregado a estas condiciones macroeconómicas más severas.

En este contexto, y en el marco de una acción coordinada, por una parte el Banco Central ha procedido a modificar la regla cambiaria, para permitir un aumento acotado del tipo de cambio nominal, y a reducir la tasa de encaje que afecta a los capitales externos, para frenar el deterioro que desde hace unos meses viene registrando el mercado bursátil, abriendo de paso el margen de flujos de divisas que ayudarán a sostener la nueva regla de cambios, manteniendo al mismo tiempo un nivel estrecho de liquidez, en tanto que Hacienda ha dispuesto una nueva rebaja presupuestaria para colaborar en el control de la expansión del gasto.

De acuerdo a los anuncios, la rebaja presupuestaria anunciada ahora se debe materializar ya sea recortando la magnitud de los programas o el timing proyectado para su ejecución.

Al margen de compartir la necesidad de este ajuste del gasto público, parece lamentable que este se materialice afectando programas que apuntan a resolver graves problemas sociales, como la vivienda, o que permiten expandir la capacidad productiva y mejorar la competitividad del país, como es la inversión en obras de infraestructura pública.

CONSIDERACIONES SECTORIALES

Descentralización del MOP

En lo que se refiere al campo de acción propio de las empresas reunidas en esta Convención, en primer lugar deseo referirme a las medidas que ha adoptado el MOP con el objetivo de Descentralizar gradualmente su gestión. Entre ellas se ha aprobado la venta de antecedentes de propuestas y las inscripciones de consultores y contratistas en las oficinas regionales del Ministerio, y la Resolución mediante la cual se establecen los montos y las aprobaciones necesarias para tramitar contratos y aumentos de obras.

Estas medidas nos parecen de gran importancia, ya que junto con agilizar estos procesos, hacen más accesible la participación de las empresas de regiones en los procesos de licitación, y vienen a satisfacer, finalmente, una sentida aspiración de nuestras Delegaciones Regionales que la Cámara ha estado planteando desde hace ya varios años.

Concesiones

Como lo han manifestado y reiterado las más altas autoridades del país haciéndose eco de un claro consenso nacional, en materia de infraestructura el desafío es satisfacer adecuadamente la demanda que genera una población cada vez más exigente y con las necesidades crecientes que genera el proceso de desarrollo que se viene manifestando desde hace ya más de una década, y la expansión de la producción de las distintas ramas de la actividad

económica en un ambiente de fuerte competencia en los mercados mundiales, todo lo cual implica superar a la brevedad las deficiencias todavía existentes, ampliando la capacidad de la infraestructura, elevando su estándar y mejorando la calidad de las obras.

Sin lugar a dudas, se han realizado grandes avances, ya que el sistema de concesiones de obras públicas ha demostrado hasta ahora ser exitoso. A la fecha se encuentra totalmente concesionada la Ruta 5.

No ocurre lo mismo con las **concesiones urbanas**. Recientemente ha sido postergado, una vez más, el llamado a licitación de la Costanera Norte, atribuyéndose la causa al desacuerdo entre las autoridades de Gobierno en torno al nivel de compromiso que debe adoptar el Estado, para asegurar el equilibrio económico de la concesión.

Al parecer, las autoridades de Hacienda estimarían innecesario garantizar un ingreso mínimo para conseguir dicho objetivo, argumentando que en el evento de que fuese necesario otorgar la mencionada garantía, sería más conveniente que la obra sea ejecutada por el Estado.

Lamentablemente, los efectos de la decisión adoptada por la autoridad, no sólo se circunscriben a la postergación por 90 días del llamado a una licitación, con los perjuicios que ellos conllevan para los presuntos postulantes a la misma, sino que también dan cuenta de la falta de consenso que existe en cuanto a la urgencia y a la forma de abordar la solución al sistema del transporte urbano.

Por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas ha anunciado que próximamente se pondrá en marcha un nuevo programa de concesiones, el que asciende a la suma de 1.800 millones de dólares, programa que considera un gran número de concesiones de iniciativa privada, estimándose que sus montos serán de menor cuantía a los ya adjudicados, por lo que esperamos que se den las condiciones necesarias que permitan la participación de un mayor número de empresas nacionales en este nuevo programa.

Concesiones Sanitarias y Portuarias

Recientemente se aprobó el Reglamento de la Ley Sanitaria y se encuentra en trámite el Reglamento que moderniza el sector portuario estatal. En cuanto a este último, nos preocupa el texto del Reglamento enviado por el Gobierno a la Contraloría General de la República, que si bien favorece la flexibilidad en los respectivos procesos de licitación, da lugar a un amplio margen de discrecionalidad, ya que se establece una nómina de carácter referencial de los factores de adjudicación que podrían utilizar las distintas empresas autónomas en cada proceso de licitación. Asimismo, se entregan a las bases de licitación y al respectivo contrato la tarea de definir los derechos y obligaciones de las partes, lo cual, a nuestro parecer, no ofrece garantías suficientes a los inversionistas interesados.

Sin perjuicio de lo anterior, confiamos en que en el transcurso del segundo semestre de este año se pueda materializar alguna inversión privada en ambos sectores.

Infraestructura de Aguas Lluvias

La Ley N° 19.545 radicó el tema de la infraestructura de aguas lluvias en los Ministerios de Obras Públicas y Vivienda y Urbanismo. De acuerdo a los estudios efectuados por el MOP, existiría un déficit de 500 millones de dólares en esta área asignada a ese Ministerio. Para revertir este déficit el Gobierno estudia un programa de 50 millones de dólares anuales por los próximos 10 años.

Nos preocupa, por una parte, el plazo excesivo que se ha definido para la solución del problema y, por otra, la solución técnica que se dará a la coordinación de las acciones y programas del MOP, del MINVU y los Municipios, para ejecutar el diseño y la construcción de las matrices troncales de recolección y los colectores secundarios y terciarios respectivamente.

Incorporación de nuevas tecnologías

Cuando el Ministro Lagos, aquí presente, asumió la cartera de Obras Públicas, nos desafió a buscar las maneras de avanzar en la incorporación de nuevas tecnologías, citando como ejemplo la posibilidad de aumentar la construcción en las jornadas invernales.

Este es un desafío todavía pendiente, y en el que los constructores, tanto como el Ministro, consideramos de la mayor necesidad y conveniencia avanzar, lo que no ha sido posible debido a que existen limitaciones para implementar innovaciones, por la falta de métodos de validación y

mecanismos de homologación, y también, en otra gran medida, debido a que todavía persiste cierta falta de confianza de profesionales y técnicos del Ministerio, en la seriedad y conveniencia de algunas proposiciones concretas de los contratistas.

Situación presupuestaria (y mayor eficiencia en el gasto)

Nos parece de justicia destacar, en el marco de esta jornada, los continuos esfuerzos desplegados por el señor Ministro por incrementar sustancialmente el presupuesto público de inversión del Ministerio, el que supera en el período 1990-1997 un crecimiento real de un 136%, sin incluir la inversión en los proyectos concesionados, lo que significa que el presupuesto del Ministerio se ha incrementado a una tasa media del 12,6% real anual durante este período.

Desgraciadamente la inversión en infraestructura pública que este año debía liderar el crecimiento del sector construcción, alcanzando una inversión global que podía haber ascendido a casi 3.000 millones de dólares, incluida la inversión en infraestructura de otras reparticiones públicas y las concesionarias privadas, se verá fuertemente afectada con el recorte presupuestario dispuesto hace unos días, el que hasta la fecha sólo en el MOP representa una cifra de 29.000 millones de pesos, según lo informado por el propio Ministro Lagos aquí presente, y por la postergación de algunos proyectos del programa de concesiones. De acuerdo a nuestra apreciación, el próximo año la situación presupuestaria pudiera ser incluso peor, lo que llevará a un notorio

frenazo de la inversión en obras de infraestructura, en particular, y de la actividad constructora en general.

Normas de seguridad

Aplaudimos la iniciativa del MOP de incorporar en las futuras bases de licitación el tema de la prevención de riesgos. La Cámara ha reiterado a sus socios la obligación de dar cumplimiento a las normas de higiene y seguridad.

Evaluamos de manera positiva que el MOP efectúe el control de estas normas y que esa evaluación sea considerada en las calificaciones de los contratistas. Sugerimos que estas bases podrían complementarse con la exigencia de seguros personales de accidentes y daños de terceros.

Es de público conocimiento que las indemnizaciones en casos de accidentes graves y fatales, han irrogado pagos de gran envergadura para las empresas contratistas, y quisieramos recordar que los mandantes no están exentos de responsabilidad en estos casos, ya que de acuerdo a las leyes vigentes tienen una responsabilidad subsidiaria.

Revisión de Normas

El Instituto Nacional de Normalización con el auspicio de la Cámara y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, con la participación técnica del Instituto de la Construcción, ha iniciado un proceso de actualización de un

sin número de normas y, en la elaboración de otras necesarias para el sector, que afectan a nuestro sector, y en especial las de seguridad vial, tarea ésta en la que hemos comprometido todo nuestro apoyo y a la cual invitamos al MOP a participar. Además, creemos prudente iniciar una revisión al Manual de Carreteras, a fin de que éste se adecúe a los estándares internacionales actualmente vigentes y permita así la incorporación de nuevas tecnologías.

Relación Cámara - MOP

Durante este período ha existido un trabajo coordinado entre ambas Instituciones, y de hecho hemos trabajado en forma conjunta en variados temas, como las Modificaciones al Reglamento de Contrato de Obra Pública, la Descentralización del MOP, la Modificación a las Bases de Licitación, la Institucionalidad de las Concesiones, la definición del Rol del Inspector Fiscal, etc.

Corporaciones Viales

Sin perjuicio de la labor coordinada que ha existido, nos preocupa lo que está sucediendo hoy en día con las Corporaciones Viales, a las que, por la vía de una indicación parlamentaria apoyada por el Ejecutivo, se les asignaron fondos en la Ley de Presupuesto de este año para que pudieran funcionar, y hoy día están participando en las licitaciones públicas que el MOP realiza.

A fin de revertir esta situación de competencia desleal, la Cámara iniciará una labor de contacto con Parlamentarios, y con Autoridades de Hacienda, para exponerles nuestro parecer acerca de la necesidad de revisar la renovación de asignaciones de fondos a estas Corporaciones en la próxima Ley de Presupuestos.

En caso de que estas conversaciones no tengan el resultado esperado, las empresas constructoras se verían obligadas a interponer los recursos judiciales que amparan el derecho de los privados a participar en igualdad de oportunidades en una licitación.

Sistema de Licitación

La Cámara estima que es muy difícil definir un sistema objetivo y equitativo de comparación de las ofertas de una licitación que sea distinta al precio ofertado, ya que es este el mecanismo que asegura la igualdad de los licitantes y la transparencia de los actos de apertura de las propuestas.

A nuestro juicio el MOP dispone de todas las herramientas legales para asegurar la competencia leal entre los participantes. En el caso que una empresa registre reiterados incumplimientos o probados problemas financieros, es más aconsejable marginarlo de los Registros y no entregarle el formulario de licitación, pero una vez que a un contratista se le ha hecho entrega de la carátula debe tener el derecho de participar en la licitación en igualdad de condiciones que el resto de los contratistas participantes.

Subcontratación de las obras

En cuanto a comentarios vertidos respecto de que algunos contratistas subcontrarían la ejecución de la obra adjudicada con contratistas de menor calificación que la exigida en las bases, lo que constituiría una competencia desleal con el resto de los oferentes en la propuesta, no nos consta que ello haya ocurrido, al margen que aquí también es de responsabilidad del Ministerio que ello no suceda, para lo cual dispone de los mecanismos necesarios para impedirlo. En el desarrollo de su gestión y de acuerdo a la legislación vigente, las empresas son plenamente autónomas para efectuar la subcontratación que estimen necesaria, siempre que se ciñan a las exigencias establecidas en las bases y en los demás instrumentos legales que regulan los procesos de licitación de las obras públicas, y que resguardan el interés público con las cláusulas de responsabilidad del contratista que ellas establecen explícitamente.

Ingeniería de los Proyectos

Asimismo, estimamos de radical importancia que exista un mayor desarrollo en la ingeniería de los proyectos, toda vez que las deficiencias que estos eventualmente presenten, repercuten en mayores costos y en una relación más compleja con la inspección técnica.

Fondo de Infraestructura

La Cámara estima que la creación de este Fondo es altamente conveniente ya que permitirá enfrentar en mejor forma aquellos problemas que pudieran surgir en el futuro, y suplir eventuales déficits de recursos para continuar con la creciente inversión que ha venido realizando el MOP en el sector de infraestructura pública en los últimos años.

Premio Viaducto del Malleco

Por segunda vez desde que se instituyera, acabamos de entregar el Premio Viaducto del Malleco al proyecto , ejecutado por la empresa , a la que se ha distinguido como la Obra de Infraestructura más destacada puesta en servicio en la presente década. Reiteramos nuestras felicitaciones a la empresa galardonada, así como a los demás proyectos y empresas participantes, que por cierto también tienen suficientes méritos para haber participado en tan destacada selección de proyectos.

Palabras de cierre

Antes de cerrar esta Convención, permítanme expresar el sincero agradecimiento de la Cámara a los auspiciadores de este evento, la mayoría de los cuales nos acompañan desde que naciera esta jornada, y sin cuyo concurso éstas no serían posible.

Reciban nuestras felicitaciones la Mesa Directiva del Comité de Obras Públicas y la Comisión Organizadora por el éxito que nuevamente han alcanzado en la "XI Convención Nacional de Contratistas".

Reciban ustedes, señores constructores, socios y amigos el reconocimiento de la Cámara por su activa y entusiasta participación en este evento, y les invito, desde ya, a participar en la Convención del próximo año.

Finalmente, un especial reconocimiento a las autoridades presentes, que una vez más nos han acompañado en esta tradicional e importante reunión anual.

Marbella, Julio 4 de 1998

DOREN
1980704
0A



AUTOR Doren Lois, Gernán

TITULO XI Convención Nacional...

N.º TOP. 08171



0007090