



CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Presidencia

I CONVENCION DEL MILENIO DE
EMPRESAS CONSTRUCTORAS DE OBRAS PÚBLICAS

MARBELLA SÁBADO 8 DE JULIO 2000.

DISCURSO DE CLAUSURA

POR DON HORACIO PAVEZ GARCIA
PRESIDENTE DE LA
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

Introducción

En mi calidad de Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, por segundo año me corresponde el honor y el agrado de clausurar una nueva versión de la Convención Nacional de Empresas Constructoras de Obras Públicas, primera de este milenio, 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, la presencia de las altas autoridades y expositores invitados, que nos han distinguido con su asistencia en estos días.

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 constituido, desde hace ya 13 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 al quehacer del sector.

Déficit de Infraestructura

A pesar del esfuerzo desplegado durante la pasada década en materia de inversión en infraestructura pública, todavía persisten importantes carencias que significan al país altos costos sociales y pérdidas de competitividad, que parcial y conservadoramente pueden estimarse en unos US\$ 2.300 millones por año. Pero las carencias de infraestructura no sólo generan estos costos, sino que también pueden llegar a constituirse en un obstáculo para el crecimiento económico y el desarrollo social, afectando la calidad de vida de la población y mermando la capacidad productiva del país, con el consiguiente negativo efecto sobre la generación de nuevos y mejores empleos.

Con todo, conviene reconocer que en áreas donde se ha integrado inversión privada a través de mecanismos de concesión, como en la vialidad interurbana y en los aeropuertos, se han producido interesantes avances, en tanto que ellos no se han visto todavía en áreas tales como la vialidad urbana, aguas lluvia y ferrocarriles.

El proceso de integración de capitales y gestión privada también se ha iniciado en el sector de los servicios sanitarios y en los principales puertos del país, con lo que esperamos podrán materializarse las inversiones que tan urgentemente están necesitando estos sectores estratégicos.

Nuestros estudios, en general muy coincidentes con los del propio Ministerio de Obras Públicas, concluyen que en el presente quinquenio deberemos invertir del orden de US \$ 15.000 millones para superar los déficits que hemos acumulado en las distintas áreas de la infraestructura pública, lo que hace indispensable seguir integrando capitales y gestión privada en su materialización y desarrollo, sin que ello libere al Estado de su responsabilidad de proveer al país con la infraestructura adecuada y necesaria, razón por la cual deberá continuar incrementando los recursos fiscales que destina a estos fines.

Los últimos temporales han venido a desnudar una vez más nuestras debilidades ante los embates de la naturaleza.

Aunque todavía no haya una cifra global definitiva para resolver integralmente el problema de las aguas lluvia, debemos iniciar desde ya el desarrollo de los proyectos específicos y económicamente viables que hoy tenemos, para enfrentar los problemas en los puntos más críticos y vulnerables de nuestras ciudades.

El Ministerio nos ha convocado para integrar un Comité Técnico para enfrentar las emergencias de infraestructura, al cual nos hemos prestado gustosos a colaborar y entregar nuestro mejor aporte. A futuro nos gustaría participar en el diseño de una política para anticipar y así evitar las emergencias más que de reparar los daños.

Es por ello que celebramos el estudio del Plan Director de Obras Públicas para la próxima década que ha emprendido el Ministerio, y agradecemos la invitación que se nos formulara para participar en su elaboración, lo que esperamos hacer lo más diligentemente posible a través de los directivos de nuestro Comité de Obras Públicas, para que pueda ser concluido a la brevedad y estar así en disposición de abordar cuanto antes las carencias más urgentes.

Concesiones de Obras Públicas

Otra materia que nos llama a reflexión es la evolución que ha tenido el sistema de Concesiones de Obras Públicas, y la evaluación a veces sesgada que algunos sectores plantean en torno de este mecanismo.

En efecto, a pesar de los notables resultados obtenidos desde su puesta en marcha, tanto en la cantidad de proyectos que se han abordado como del volumen de recursos privados comprometidos, algunos sectores han planteado juicios críticos generalizados respecto de la integridad del sistema, con base en los problemas que ha tenido una de las empresas concesionarias, o debido a la participación mayoritaria de empresas extranjeras, o al comportamiento contractual de alguna concesionaria con contratistas o subcontratistas nacionales.

En primer lugar, conviene aquí hacer un llamado a la ponderación y el equilibrio en el análisis de este tema, donde los casos particulares no pueden tomarse como el fundamento de juicios sobre el mecanismo general de las concesiones.

Considerando la naturaleza de la participación privada en este sistema, desde el punto de vista de negocios corresponde más al ámbito financiero que al de la construcción propiamente tal, y dado el volumen de recursos involucrados, resulta natural que al menos en la primera fase de los grandes proyectos la participación sea principalmente de consorcios o empresas extranjeras.

Fue precisamente para facilitar una mayor participación e involucramiento de empresas constructoras nacionales, y al mismo tiempo abordar proyectos de interés más local, que recientemente se realizó con singular éxito el primer Concurso de Proyectos Regionales de Infraestructura por Concesión, para la materialización de los cuales se dispuso la aplicación de US \$ 6,3 millones del Fondo de Infraestructura, que beneficiaron a los 13 proyectos seleccionados de entre los 70 que se presentaron. La inversión involucrada en los proyectos elegidos alcanza los US\$ 103,5 millones.

Ya se está trabajando en las bases del segundo Concurso de este tipo para convocar al próximo llamado correspondiente al 2001.

En cuanto a las diferencias contractuales hay que tener muy claro que todo contrato o subcontrato consta de dos partes, un mandante y un contratista, de modo que es vital tener claridad respecto de lo que se firma. En la Cámara hemos desarrollado manuales con Bases Administrativas de Contratación de Obras que pretenden dar transparencia y equidad a las relaciones contractuales entre mandantes y contratistas, que de algún modo anticipen las diferencias en las interpretaciones contractuales y sugieren fórmulas de solución de controversias en el marco de estrictos criterios de ética y justicia.

Reiteramos aquí nuestro llamado a mandantes y contratistas a suscribir los criterios técnicos, jurídicos y éticos de las referidas bases con el objetivo de perfeccionar los mecanismos contractuales.

Una vez más debo reiterar el más decidido respaldo que la Cámara concede al sistema de Concesiones como fórmula válida y efectiva para materializar proyectos de infraestructura pública, al margen de los eventuales perfeccionamientos que siempre será posible introducirle a la luz de las experiencias prácticas que de su funcionamiento se recojan.

A este respecto, nos parece oportuno señalar la conveniencia de estudiar las fórmulas específicas para incorporar inversiones privadas en ámbitos distintos a los que hasta ahora ha abarcado el mecanismo de las concesiones, tales como la construcción de infraestructura de aguas lluvia, de recintos carcelarios y las extensiones de la red de Metro.

Como reflexión adicional, conviene hacer notar que tanto las nuevas modalidades de ejecución de las obras públicas, como la globalización de los mercados y la libre movilidad de los capitales, han cambiado sensiblemente el mercado de la construcción de las obras públicas, y como ya lo señalara don Leonardo Daneri en su discurso de inauguración de estas jornadas, es imperioso que nuestras empresas se

adapten a estos nuevos esquemas, sea a través de la especialización en nichos muy específicos o en la asociación con otras empresas, tanto para complementar sus capacidades como para emprender una gestión financiera más exitosa.

A fin de amortiguar de algún modo este proceso de transición, es que el Ministerio de Obras Públicas en conjunto con nuestra Cámara estamos abocados al estudio de perfeccionamientos de instrumentos tales como el DS 15, Reglamento de Contratos de Obras Públicas y el Manual de Carreteras, además de concordar definiciones adecuadas respecto del Rol del Inspector Fiscal, y mejoramientos de los Sistemas de Seguridad Vial, entre otros.

Modernización de la Institucionalidad

Nos parece que esta es tanto la ocasión propicia como la tribuna adecuada para extender nuestras más sinceras congratulaciones al Presidente de la República por iniciar un avance hacia una modernización de la institucionalidad de la infraestructura pública, intención expresada en la decisión de nombrar un

Ministro para asumir simultáneamente las carteras de Obras Públicas y la de Transportes y Comunicaciones, y al mismo tiempo encomendar al Ministro de Vivienda y Urbanismo asumir la cartera de Bienes Nacionales, y a la vez instruir una más amplia colaboración entre estos Ministerios.

Creemos que esta decisión esta en línea con los planteamientos que formuláramos como una de las principales proposiciones que emanan del Plan Estratégico que desarrollamos para nuestro sector hace 5 años.

Ello apunta a una más eficiente coordinación de los actores involucrados en la generación y operación de la infraestructura pública, así como en una más expedita y menos burocrática gestión en esta área.

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 nacieran esta jornadas, y sin cuyo concurso estas no serían posibles.

Nuestras congratulaciones a los expositores invitados por sus interesantes presentaciones, y nuestros agradecimientos por su aporte reflexivo a estas jornadas.

Un especial reconocimiento a las autoridades presentes, que nos han acompañado en esta tradicional e importante reunión anual, y que tan gran responsabilidad tienen en la superación de las carencias de infraestructura y en la puesta en marcha de los programas de emergencia.

Reciban nuestras felicitaciones la Mesa Directiva del Comité de Obras Públicas y la Comisión Organizadora por el éxito que nuevamente han alcanzado en la "I Convención del Milenio", a pesar de la difícil situación de muchos de nuestros socios, y por la feliz iniciativa de no perder el rumbo y seguir buscando las oportunidades, incluso en épocas de crisis como la que nos ha tocado vivir, y que esperamos podamos prontamente superar.

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, cuando estoy cierto estaremos viviendo tiempos mejores.

Marbella, Julio 8 de 2000

PAP.