

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

110144

2894

ORD. MOP. N° _____ /

ANT. : Dcto. Supremo N° 93 de
04.04.90.

MAT. : Remite Informe N°02 Comi-
sión Interministerial de
Puertos.

INCL.: Informe N° 02.

SANTIAGO, -5 NOV. 1990

DE : MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

A : EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR

En conformidad a lo establecido en el Decreto Supremo que creó la "Comisión para la Reparación y Mejoramiento de los Puertos de Valparaíso y San Antonio - V Región, y San Vicente - VIII Región", me es grato remitir a su Excelencia el Informe N°2, adjunto, el cual contiene una exposición sumaria del trabajo realizado por esta Comisión, durante el segundo trimestre de su gestión.

Saluda atentamente a S.E.



CARLOS HURTADO RUIZ-TAGLE
Ministro de Obras Públicas

MVG/mfa.-
DISTRIBUCION:

- Excmo. Sr. Presidente de la República
- Sr. Director de Obras Portuarias
- Oficina de Partes

COMISION INTERMINISTERIAL PARA LA REPARACION Y
MEJORAMIENTO DE LOS PUERTOS DE VALPARAISO Y
SAN ANTONIO - V REGION, Y SAN VICENTE VIII
REGION.

INFORME Nº 2

El presente informe contiene, en forma resumida, el resultado del trabajo realizado por la Comisión, durante el segundo trimestre de su gestión.

- 1.- Con el fin de poder iniciar el próximo año la ejecución de las obras incluidas en el Plan de Reparación y Mejoramiento de los Puertos de la V Región y la Ampliación del Puerto de San Vicente, se definió con el Banco Mundial las características de los componentes correspondientes, que serán financiados con cargo al préstamo del Segundo Proyecto Sectorial de Carreteras vigente (3120-CH), lo cual ha quedado registrado en la segunda Ayuda Memoria del 31 de agosto de 1990, que se adjunta.
A continuación, en los apartados 2 y 3, se expone el estado de avance en que se encuentra la realización de los componentes referidos.
- 2.- Se ha llamado a licitación la ejecución de los siguientes estudios y obra:
 - 2.1.- Construcción Ampliación Puerto de San Vicente
Presupuesto estimado : \$3.000.000.000
Fecha apertura propuestas : 16.11.90
Fecha de término de la obra : 31.07.92
 - 2.2.- Consultoría Ingeniería Sitios 3,2 y 1 Sur de San Antonio.
Presupuesto estimado : \$240.000.000
Fecha apertura propuestas : 05.11.90
Fecha de término de la consultoría : 30.09.91
 - 2.3.- Asesoría para el Estudio de la Disposición de los Terminales de Contenedores de los Puertos de Valparaíso y San Antonio.
Presupuesto estimado : \$ 40.000.000
Fecha apertura propuestas : 15.11.90
Fecha de término de la asesoría : 31.03.91

3.- Se encuentran en preparación los siguientes llamados a licitación del estudio y de la obra que se indican:

3.1.- Reparación Muelle Barón

Presupuesto estimado : \$1.200.000.000
Fecha apertura propuestas : 07.01.91
Fecha de término de la obra : 31.12.91

3.2.- Asesoría Técnica para la Inspección Fiscal de la Obra : "Ampliación del Puerto de San Vicente"

Presupuesto estimado : \$180.000.000
Fecha apertura propuestas : 28.12.90
Fecha de término de la asesoría : 31.07.92

4.- Recibido un informe sobre los términos que podrían regir la elaboración de un estudio sobre el desarrollo de la pesca artesanal e industrial del Puerto de San Antonio, se ha decidido ampliarlo a toda la V Región y financiarlo con el préstamo de infraestructura, lo cual ha sido aceptado por el B.M.

5.- Se ha iniciado un estudio del impacto que sobre el medio-ambiente tendrán las obras incluidas en el programa de inversiones de la V Región y San Vicente. Este estudio será desarrollado sin costo para el Estado de Chile por la Agencia Nacional de Protección del Medio Ambiente de Dinamarca.

6.- Está en marcha un estudio sobre los accesos terrestres a los puertos de Valparaíso y San Antonio, el cual se espera tener terminado en abril del próximo año.

Santiago, Octubre 31 de 1990.-

C H I L E

SEGUNDO PROYECTO SECTORIAL DE CARRETERAS
(Préstamo 3120-CH)PRIMER PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA
(Propuesto)AYUDA MEMORIA (AM)

(08/31/90)

1.- Esta Ayuda Memoria (AM) tiene por objeto resumir los acuerdos alcanzados entre la misión del Banco Mundial (BM) que visitó Chile desde el 21 de agosto al 7 de setiembre de 1990, y el Gobierno Chileno, salvo objeción del Banco y/o Gobierno Chileno en un tiempo razonable al estudio de ese documento. El Economista Adhemar Byl, la analista financiero Marta Rios y el Ingeniero Gustavo Unda del Banco Mundial, se juntaron en múltiples reuniones con funcionarios de los Ministerios de : Obras Públicas (MOP), Transporte y Telecomunicaciones (MTT), Hacienda (MH), Planificación Nacional (MIDEPLAN) de la Dirección de Obras Portuarias (DOP) y de la Empresa Portuaria de Chile (EMFORCHI), relacionados con los proyectos en comento. La AM se ha estructurado para tratar hasta donde es posible, separadamente la componente portuaria constituida por las obras civiles de San Vicente y Valparaíso y por la Asistencia Técnica y Servicios de Consultoría para San Antonio, Valparaíso y San Vicente, que se propone financiar con cargo al Préstamo 3120-CH y la preparación de la componente portuaria de San Antonio y Valparaíso propuesta para financiamiento en el Primer Proyecto de Infraestructura.

1.- COMPONENTE PORTUARIA CON CARGO AL PRESTAMO 3120-CHA.- Descripción y Presupuesto

2.- La componente portuaria consiste en lo siguiente:

a.- Obras Civiles

i) Puerto de San Vicente:

- Construcción de aproximadamente 160 m de muelle (sitio cero para aumentar la longitud total a 600 m).
- Relleno y pavimentación de la parte posterior, para aumentar la superficie de la explanada en 5.000 mts. cuadrados aproximadamente.
- Instalaciones de agua potable, drenaje e iluminación.

El presupuesto estimado es de US\$8 millones, excluyendo impuestos y US\$9.4 millones incluyendo impuestos.

ii) Puerto de Valparaíso:

- Rehabilitación de la superestructura del Muelle Barón, incluyendo instalaciones complementarias, tales como: bitas, defensas, luminarias, grúas, agua, energía, etc.
- Construcción de un duque de alba de atraque y amarre cerca del muelle, y
- Habilidadación de los accesos al citado muelle y construcciones complementarias.

El presupuesto estimado es de US\$3.6 millones excluyendo impuestos y US\$4.2 millones incluyendo impuestos).

b.- Asistencia Técnica y Servicios de Consultoría

- i) Asesoría técnica a la Comisión de Puertos mediante la contratación de expertos portuarios.
- ii) Servicios de consultoría para auxiliar a EMPORCHI en la definición de:

- Las características físicas e instalaciones complementarias de los terminales de contenedores de los puertos de San Antonio y Valparaíso.
 - Los sistemas operativos, incluyendo los accesos portuarios y especificaciones de funcionamiento de los equipos portuarios de las citados terminales.
- iii) Servicios de consultoría para la preparación de:
- La ingeniería de detalle de los muelles de carga general y de contenedores del Puerto de San Antonio (muelles 3, 2 y 1 Sur), incluyendo especificaciones técnicas, presupuesto detallado, programa de ejecución y de inversiones, etc.
 - La ingeniería preliminar del futuro muelle 4 del citado puerto, incluyendo la definición de las obras y dragados necesarios y los antepresupuestos correspondientes.
- iv) Servicios de consultoría para la evaluación de las condiciones ambientales de los puertos de San Antonio, Valparaíso y San Vicente, y
- v) Servicios de consultoría para supervisión de las obras civiles.

El presupuesto estimado es de US\$1.3 millones excluyendo impuestos y US\$2 millones incluyendo impuestos.

B.- Estado de Preparación.

- 3.- La misión revisó el estado de avance del componente, tanto en lo que se refiere a los aspectos técnicos de ingeniería como a la preparación de la documentación necesaria para iniciar los procesos de licitación de obras civiles y de servicios de consultoría. Asimismo conjuntamente con la DOP actualizó los costos de la citada componente portuaria y los cronogramas de ejecución de los diversos subproyectos.

C.- Aspectos Técnicos

- 4.- La misión fue informada por EMPORCHI y DOP de:

a) Muelle Barón:

- i) La disposición, aún no confirmada oficialmente por DIRECTEMAR, de incluir en la Rehabilitación del Muelle Barón de Valparaíso un duque de alba de atraque y amarre localizado a 25 m del extremo del muelle.
- ii) Que la rehabilitación de la cubierta del muelle sea total y no parcial como se propuso originalmente, decisión a confirmar por la Comisión de Puertos. La ingeniería detallada, incluyendo los cambios arriba mencionados aún no ha sido terminada, pero los criterios de diseño ya habían sido revisados y encontrado satisfactorios por la misión anterior del BM; DOP indicó que los planos y especificaciones técnicas serán enviadas al Banco a más tardar el 30 de setiembre de 1990.

b) San Vicente

- 5.- La misión revisó y encontró satisfactorio el análisis de estabilidad de los taludes del relleno posterior del Sitio Cero durante el periodo de construcción, que había sido pedido por la misión en su viaje anterior. Asimismo, EMPORCHI entregó a la misión un análisis operativo para justificar la construcción de la explanada posterior.

D.- Documentación licitatoria para las obras civiles

- 6.- La misión revisó y encontró satisfactoria la versión revisada de las Bases Administrativas para la licitación pública internacional de las obras del Sitio Cero en San Vicente, y la licitación pública local de las obras del Muelle Barón en Valparaíso, al haberse incorporado los comentarios y observaciones del BM contenidas en los Télex del 19 de julio y 03 de agosto de 1990, particularmente en lo que se refiere al proceso de poscalificación. Se revisaron también los textos de la invitación a la licitación de San Vicente y de la carta a las representaciones diplomáticas de países miembros del BM representados en Chile, y se informó a DOP que dicha invitación podría publicarse en el Development Forum de mediados de setiembre, para coincidir hasta donde sea posible con la publicación de la invitación en la prensa local. Ejemplares de toda la documentación mencionada en este párrafo están siendo enviadas al Banco por DOP.

E.- Inspección Fiscal (supervisión de las obras civiles)

- 7.- La misión solicitó a DOP la preparación de la documentación licitatoria para la contratación de la consultoría que estará a cargo de la supervisión de las obras de San Vicente, ya que la misma deberá estar contratada antes del inicio de los trabajos. Asimismo requirió el envío al BM de la lista corta de empresas que serán invitadas. Fue convenido incluir a lo menos dos empresa chilenas y 2 extranjeras. Las Bases Administrativas se prepararán siguiendo los lineamientos y contenido de las que se usarán para otras consultorías que se comentan más abajo en esta AM. Los términos de referencia deberán indicar claramente los medios que proporcionará el contratista (laboratorios, equipo radiográfico para estructuras metálicas, etc.) a fin de evitar duplicidad, así como el personal y las facilidades que deberá brindar DOP para el cumplimiento de las tareas de los consultores.

- 8.- La misión requirió a DOP el organigrama del equipo técnico que la misma asignará para San Vicente, en su carácter de agencia ejecutora.
- 9.- Por lo que respecta a la Inspección Fiscal de las Obras del Muelle Barón, la misión expresó su conformidad, en principio, para que la supervisión se lleve a cabo con personal técnico de DOP, se acordó que DOP presentará al BM un organigrama para dicho fin.

F.- Asistencia Técnica

- 10.- Las componentes de asistencia técnica y consultorías incluidas en la componente portuaria son descritas en la sección A de esta AM. A continuación se describe el estado de avance de aquellas que se contratarán mediante procedimientos de licitación, ya que la correspondiente a contratación de asesores individuales ya fue aprobada por el BM (Asesores de Puertos, Ferrocarriles y Sistema Intermodal).
- 11.- Se revisaron y fueron encontrados satisfactorios :
- a) Las bases administrativas y términos de referencia para la definición de la disposición de los terminales de contenedores, su equipamiento y operaciones. (la lista corta será entregada a la misión antes del 7 de setiembre).
 - b) Las bases administrativas y términos de referencia para la preparación de la ingeniería de detalle de las obras del puerto de San Antonio. La lista corta fue aprobada por el BM anteriormente.

- c) La contratación de consultores para preparar la evaluación ambiental de los puertos de San Antonio y Valparaíso y recomendaciones sobre el tema para el puerto de San Vicente, está pendiente hasta la próxima reunión de la comisión portuaria que debe aceptar o rechazar la proposición de hacer dicha evaluación utilizando consultores americanos financiados con cargo al Consultants' Trust Fund, establecido en el BM mediante aportes de países miembros.

En caso de que la comisión así lo decida, los lineamientos de los términos de referencia serán preparados por SECTRA para ser enviados al BM para su revisión.

Si la decisión de la comisión es usar fondos del préstamo del BM, se deberán enviar los Términos de Referencia completos.

G.- Evaluación Económica

- 12.- La misión obtuvo la información necesaria para la evaluación económica del Sitio Cero de San Vicente, y EMPORCHI enviará al BM la evaluación económica de la rehabilitación del Muelle Barón de Valparaíso, a más tardar el 30 de setiembre.

H.- Costos actualizados de la componente portuaria a ser financiada con cargo al préstamo 3120-CH

- 13.- Los costos de las obras civiles en los puertos de San Vicente (Sitio Cero) y Valparaíso (Muelle Barón) están basados en diseños finales de ingeniería y reflejan precios de fines de diciembre de 1990. Los costos de los servicios de consultoría están basados en los niveles de honorarios profesionales de US\$3.000 a US\$4.000 mensuales para consultores nacionales y de US\$12.000 a US\$15.000 mensuales para consultores extranjeros. Los hombres-mes estimados para la componente de asistencia técnica son de aproximadamente 270 y 70 para consultores nacionales y extranjeros, respectivamente. Los costos incluyen impuestos al valor agregado (IVA) de 18% e impuestos a los servicios.

14.- Los costos detallados aparecen en el Anexo 1. El resumen es el siguiente:

Costo básico: Obras Civiles	US\$	11.629.898
Asistencia Técnica	US\$	1.313.056
Costo total:		
Excluyendo impuestos	US\$	12.942.954
Impuestos	US\$	2.656.120
Costo total		
Incluyendo impuestos	US\$	15.599.074

15.- El cronograma actualizado para la ejecución de la componente arriba mencionada aparece en el Anexo 2 de esta AM.

II.- PRIMER PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA

16.- La misión se puso de acuerdo con el Gobierno que por el momento los únicos ítem identificados de este proyecto son los Puertos de San Antonio y Valparaíso, una posible Terminal Intermodal en Santiago y eventualmente una reintegración del propuesto proyecto ferroviario.

17.- La misión acordó que el cronograma de procesamiento futuro del Proyecto Infraestructura podría ser la siguiente:

Preevaluación del proyecto	Nov. Dic.	1990
Evaluación del proyecto	Marzo	1991
Negociación del préstamo	Junio	1991
Presentación al Directorio del BM	Setiembre	1991
Entreda en vigor del préstamo	Octubre	1991

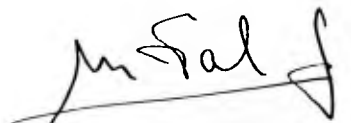
18.- Estimación de costos a precios junio 1990

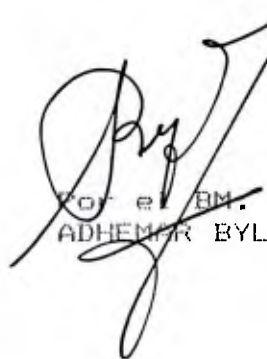
	US\$
Puertos San Antonio (incluidas Grúas)	40 millones
Valparaíso	40 millones
Terminal Intermodal	20 millones
Ferrocarriles (incl. cofinanciamiento japonés, etc)	80 millones

	180 millones
Impuestos	20 millones

Total	200 millones

19.- Finalmente la misión del Banco agradeció a los representantes del Gobierno por la cooperación y gentilezas brindadas a los miembros de la misión.


Por la DOP.
MIGUEL VALENZUELA


Por el BM.
ADHEMAR BYL


Por EMPORCHI
RAÚL URZÚA

SANTIAGO, SETIEMBRE DE 1990
GU/adz.

RESUMEN DE COSTOS (estimación a precios de 12/31/90)
COMPONENTE PORTUARIA PRESTAMO 3120 - CH

DESCRIPCION	EN PESOS CHILENOS			EN DOLARES AMERICANOS		
	(MILES)			US\$		
	LOCAL	EXTRANJERA	TOTAL	LOCAL	EXTRANJERA	TOTAL
1.- OBRAS CIVILES (Sin IVA)						
(a) En San Vicente Construccion Sitio 0	900,021	1,532,467	2,432,488	2,970,365	5,057,648	8,028,013
(b) En Valparaiso Rehabilitacion Muelle Baron	403,807	687,564	1,091,371	1,332,697	2,269,188	3,601,885
Sub Total : Obra Civil	1,303,828	2,220,031	3,523,859	4,303,062	7,326,836	11,629,898
2.- Contingencias Obras civiles						
(a) Fisicas (10%)	130,383	222,003	352,386	430,306	732,684	1,162,990
(b) Ajuste de Precios	547,403	102,908	650,311	1,806,609	339,631	2,146,240
Sub Total : Contingencias	677,785	324,911	1,002,697	2,236,915	1,072,314	3,309,230
TOTAL OBRAS CIVILES (excl.imptos)	1,981,613	2,544,943	4,526,556	6,539,978	8,399,150	14,939,128
IMPUESTOS OBRAS CIVILES	814,780		814,780	2,689,043		2,689,043
3.- Asistencia Tecnica						
(a) Asesoría al MOP		57,267	57,267		189,000	189,000
(b) Asesoría a EMPORCHI		19,089	19,089		63,000	63,000
(c) Estudios de Ingenieria		169,532	169,532		559,510	559,510
(d) Evaluacion Ambiental		28,634	28,634		94,500	94,500
(e) Supervision de Obra		123,335	123,335		407,046	407,046
Sub Total : Asistencia Tecnica		397,856	397,856		1,313,056	1,313,056
4.- Contingencias Asistencia Tecnica						
(a) Fisicas (10%)		39,786	39,786		131,306	131,306
(b) Ajuste de Precios		17,118	17,118		56,494	56,494
Sub Total : Contingencias		56,903	56,903		187,800	187,800
TOTAL ASISTENCIA TECNICA (excl.imptos)		454,759	454,759		1,500,856	1,500,856
IMPUESTOS ASISTENCIA TECNICA	194,897		194,897	643,224		643,224

TOTAL COSTO BASICO	1,303,828	2,617,887	3,921,715	4,303,062	8,639,892	12,942,955
TOTAL CONTINGENCIAS	677,785	381,815	1,059,600	2,236,915	1,260,114	3,497,030
TOTAL COMPONENTE PORTUARIA (Excluyendo impuestos)	1,981,613	2,999,702	4,981,315	6,539,978	9,900,006	16,439,984
TOTAL IMPUESTOS	1,009,677		1,009,677	3,332,267		3,332,267
TOTAL COMPONENTE PORTUARIA	2,991,290	2,999,702	5,990,992	9,872,245	9,900,006	19,772,251
PORCENTAJE	49.93%	50.07%		49.93%	50.07%	

MEMORANDUM SOBRE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SANTIAGO

Los problemas que plantea urgentemente el aeropuerto internacional de Santiago son múltiples. A continuación se señalan los principales:

- insuficiencia grave en la capacidad de tratamiento de pasajeros,
- ausencia de un terminal de carga adecuado,
- insuficiencia en superficie y mal estado de la losa de estacionamiento de aeronaves.

El único proyecto completo y disponible para PUDAHUEL, único sitio posible para un aeropuerto internacional en la zona central del país, es el de la empresa francesa BOUYGUES. El proyecto que tiene un financiamiento total permitiría una realización muy rápida, con una reducción de casi dos años del plazo probable de término de la obra mediante un procedimiento clásico con concurso de arquitectura y búsqueda de financiamiento.

Este proyecto permitiría solucionar estos tres problemas sin interferir con la operación del actual aeropuerto durante el período de construcción:

- tratamiento de pasajeros y equipaje mediante la construcción de un terminal nuevo que serviría tanto para el tráfico internacional como nacional, con capacidad inmediata de cuatro millones de pasajeros al año.
- la liberación de las actuales instalaciones, después de la puesta en servicio del nuevo terminal, permitiría al MOP adaptarlas como terminal de carga mediante una inversión mínima. La totalidad de los actuales equipos especializados para pasajeros sería transferida a los aeropuertos de provincia.
- el nuevo terminal estaría dotado de su propia losa de estacionamiento de aeronaves con capacidad de atención simultánea de doce aviones.

El dimensionamiento del nuevo terminal propuesto se justifica a corto plazo por el fenómeno de hora de punta, propio a los aeropuertos finales de línea y a mediano plazo por el crecimiento fuerte del tráfico - hasta cuatro millones de pasajeros - en un plazo probable de diez a quince años.

La concepción técnica y arquitectónica del terminal, hecha sobre las bases elaboradas por el MOP por dos consultoras especializadas de alto prestigio (SOFREAVIA de Francia, SWISSAIR CONSULT de Suiza) ha permitido la elaboración de un proyecto muy eficiente a un costo de sesenta millones de dólares, inferior al promedio internacional en este tipo de construcciones considerando su capacidad y su vida útil (veinte a veinticinco años).

El Fisco de Chile adquiriría el terminal mediante el procedimiento del leasing.

Este procedimiento ofrece ventajas significativas:

- el Fisco de Chile autorizaría la construcción del terminal en su terreno, sin transferir la propiedad.
- el Fisco de Chile sería durante todo el proceso de leasing el único responsable de la operación y pasaría a ser propietario al cabo de doce años.
- el Fisco de Chile sería el receptor de todos los ingresos que el nuevo terminal produciría y dedicaría solamente una parte de ellos al pago de las cuotas del leasing.
- no se vería afectado el nivel de endeudamiento público en el exterior
- no se necesitaría aumentar las tasas de embarque nacionales e internacionales.

En consecuencia, con el objetivo final de poner en marcha el nuevo terminal en el primer semestre de 1992, recomendamos que el MOP comience inmediatamente negociaciones con BOUYGUES para llegar a un acuerdo formal en el marco siguiente:

- establecer el proyecto definitivo con eventuales modificaciones a la oferta de BOUYGUES,
- exigir de BOUYGUES la entrega al MOP, sin costo, de todos sus estudios técnicos y financieros del proyecto y la realización del estudio de transformación del terminal actual en un terminal de tratamiento de carga,
- para la componente extranjera, establecer un contrato de diseño, supervisión, coordinación, suministro y montaje de los equipos especializados (recurriendo eventualmente a créditos blandos de Francia),
- para la componente chilena, establecer un programa de llamado a licitaciones por el MOP, destinadas a empresas constructoras nacionales, respetando los plazos y presupuestos previstos en el proyecto general.

Adicionalmente a la realización de la obra y dada su envergadura y novedad para el medio local, recomendamos que durante el período de construcción se defina y ponga en marcha una entidad que administre la operación del nuevo terminal. Dicha definición debe considerar la opinión de los distintos organismos políticos, técnicos y financieros del Gobierno y la eventual participación de la líneas aéreas nacionales.

16 de julio de 1990

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
MINUTA EMERGENCIAS MAYO 1990
VISITA S.E. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

1. RIO DE LAS MINAS

- a) Limpieza de cause del Rio desde Calle Martinez de Aldunate a Playa, Sector con encausamiento de gaviones y tablestacado.

En ejecución por un monto de M \$ 52.122

- b) Reparación de defenzas fluviales para licitarse en próximos meses por un monto de M \$ 12.000

- c) Despeje y encausamiento del Río, sector Bocatoma Sendos a Martinez de Aldunate, a licitarse en primera etapa por un monto de M \$ 15.878

Total aportes extraordinarios del Ministerio de Obras Públicas para Río de las Minas en año 1990 M \$ 80.000

2. VIALIDAD RURAL

- a) Reconstrucción de Puente Tres Brazo y San Juan en camino Punta Arenas - Fuerte Bulnes - San Juan, a iniciarse en presente año con una inversión inicial de M \$ 110.000

- b) Protección de Puentes y defenzas fluviales en Ríos Tres Brazos, Agua Fresca, San Juan y Río Grande. a ejecutarse en el año 1990. M \$ 50.000

- c) Reparación de Red Vial dañada en diversos caminos de la región a ejecutarse en 1990 M \$ 35.000

c) Reparación de camino Punta Arenas - Fuerte Bulnes - San Juan ya ejecutado por administración directa. M \$ 12.000

Total financiamiento extraordinario del M.O.P. por Vialidad Rural año 1990 M \$ 195.000

Total trabajos ya ejecutados M \$ 12.000

3. SENDOS

a) Reparación de aducciones de Río Las Minas, Río Los Ciervos, Tres Brazos y aducción Tres Brazos - Leñadura, postulando a financiamiento FNDR por M \$ 68.000

b) Reparación de Red de agua potable y alcantarillado, postulando a financiamiento FNDR por M \$ 39.662

4. DIRECCION DE AGUAS

Reparación de estaciones Hidrométricas en Río de Las Minas, Leñadura y Tres Brazos, postulando a financiamiento FNDR por M \$ 8.700

RESUMEN

A. Trabajos Vialidad Rural ya ejecutados M \$ 12.000

B. Financiamiento extraordinario M.O.P. 1990

1. Río de Las Minas \$ 80.000.-

2. Vialidad Rural \$195.000.-

T O T A L M \$ 275.000

C. Proyectos postulando a financiamiento FNDR 1990

1. Sendos M \$ 107.662

2. Dirección de Aguas M \$ 8.700

SITUACION AGUA POTABLE DE PARRILLAR

1. Ya se encuentra adquirida y almacenada en Punta Arenas toda la tubería necesaria para la aducción de agua potable desde Laguna Parrillar a Punta Arenas.
2. En 1989 se llama a licitación para la construcción de las aducciones con un presupuesto oficial de M \$ 600.000
3. La licitación se declara desierta por superar todos las ofertas ampliamente el manto oficial siendo la más baja del orden de M \$ 900.000
4. Actualmente y por el cambio de calidad jurídica de Sendos no se ha podido definir aún la ejecución de esta obra, encontrándose con las dificultades de que el presupuesto asignado para la primera licitación ya no esta disponible, y que Sendos como empresa Regional no está en condiciones de afrontar esta inversión que a esta fecha asciende aproximadamente a mil millones de pesos.

Prioridad de reponer aducciones
Se estudian alternativas para resolver
proyectos por etapas

T E M A R I O

- 1.- TRASPASO DE MAQUINARIA AL C M T.
- 2.- SITUACION DE SENDOS (PROYECTO DE LEY)
- 3.- DEFICIT PRESUPUESTARIO DE LAS OBRAS DEL CONGRESO.
- 4.- POLITICA PARA EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA.
- 5.- EXPOSICION DE LAS POLITICAS INTERNAS EN MOP FRENTE AL PERSONAL.
- 6.- PROBLEMAS PRESUPUESTARIOS Y DE PERSONAL.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

- 1.- Maquinaria adquirida por el M.O.P. por un monto aproximado a US\$ 5.000.000,- mediante crédito externo de procedencia japonesa, para ser traspasada al Cuerpo Militar del Trabajo.

Este crédito es con cargo al presupuesto de Obras Públicas. La operación fué objetada por Contraloría porque ningún servicio puede cambiar el destino de los recursos externos autorizados.

La Fiscalía de Obras Públicas ha encontrado la solución, la que se formula en la proposición de Decreto adjunta.

Caso SENDOS
(Servicio Nacional de Obras
Sanitarias)

OF. : N°

650

ANT.: No hay

MAT.: Solicita normaliza-
ción situación sec-
tor Obras Sanitarias

SANTIAGO,

29 MAR 1990

DE : MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

A : SR. MINISTRO SECRETARIO GENERAL DE LA PRESIDENCIA

1. Con el propósito de normalizar la situación del sector de Obras Sanitarias, sujeto a drásticas reformas legales durante los últimos meses del Gobierno anterior, que por su apresuramiento dejaron serios vacíos, se ha considerado indispensable dictar una norma legal transitoria que permita la continuidad del Servicio, para lo cual se incluye proposición de ley.

2. El problema del funcionamiento de las ex Direcciones Regionales de SENDOS radica en que al derogarse el Decreto Ley N° 2.050 (Art. 25 Ley 18.902), quedó suprimida la Dirección Nacional de SENDOS que era la fuente de atribuciones de los Directores Regionales. Tal es así que de acuerdo al dictámen 7492 de la Contraloría General, tienen competencia sólo para calcular el patrimonio.

3. En consecuencia se encuentra entrabado el funcionamiento de las Direcciones Regionales en aspectos fundamentales, como los siguientes:

- a) Administrativos, no hay facultad para aceptar renunciaciones, tratar, aplicar sanciones, otorgar permisos y licencias denegar sumarios, y otros.
- b) Falta autorización para ejecutar obras programadas;
- c) No hay autorización en el Subtítulo 23 para cubrir costos generados por gestión, lo que es crítico en algunas regiones.
- d) Los fondos se encuentran empozados. Falta autorización para invertirlos o gastarlos.
- e) Detenidos los programas de Agua Potable Rural, por falta de autorización o financiamiento.
- f) No se ha podido aplicar reajuste legal de contratos de autorización.
- g) El Banco Interamericano de Desarrollo no rec

rectores Regionales como interlocutores legales.

4. Se estima que la existencia legal de las Empresas Regionales de Servicios Sanitarios podría demorar hasta 2 meses de modo que se hace imperioso llenar el vacío legal para este período transitorio.


5. Este Ministerio está estudiando con el Ministerio de Economía y con la Corporación de Fomento de la Producción un esquema operativo para la constitución de un grupo coordinador de estas nuevas empresas integrado por funcionarios del ex SENDOS con vasta experiencia en los aspectos técnicos y administrativos del sector. Este grupo podría actuar dependiendo de un Comité integrado por el Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Economía y CORFO, que no requiere reformas legales.

Adjunto:

- Mensaje al Congreso
- Proyecto de Ley

cc. Sr. Ministro de Economía
Sr. Ministro de Hacienda
Sr. Ministro Vicepresidente de CORFO
Sr. Subsecretario de Economía.

Saluda atentamente a Ud.


CARLOS HURTADO RUIZ-TAGLE
Ministro de Obras Públicas

MENSAJE

Adjunto al presente mensaje, para vuestra consideración, un proyecto de ley que confiere facultades a la Dirección General de Obras Públicas para que pase a constituirse como continuadora legal del ex-Servicio Nacional de Obras Sanitarias.

La Ley N° 18.902, que creó la Superintendencia de Servicios Sanitarios, entregó a esa Institución las funciones normativas y fiscalizadoras de dicho ex-Servicio, pero derogó toda otra norma referente al ex-SENDOS, dejando a éste subsistente únicamente para la confección de su balance patrimonial.

El desaparecimiento de SENDOS ha causado dificultades para el manejo del sector sanitario a nivel nacional, lo que se ha traducido en falta de coordinación, de aporte técnico y de asesoría en materia de planificación, todo ello hace conveniente que el control de todos los aspectos vinculados a este rubro sean atendidos por una Unidad Técnica: La Dirección General de Obras Públicas y no por un ente normativo como es la Subsecretaría de Obras Públicas.

Por lo tanto, la presente proposición legal pretende dotar a un Servicio técnicamente más idóneo, de suficientes atribuciones para resolver y ejecutar todas aquellas materias, tanto a nivel nacional como regional, que correspondían ser atendidas por el ex-Servicio Nacional de Obras Sanitarias.

La facultad que otorga la iniciativa legal se mantendrá vigente desde la fecha del desaparecimiento del SENDOS y hasta que las Empresas Sanitarias a que se refiere la Ley N° 18.885 inicien su existencia legal.

La proposición de ley no implica gasto para el presupuesto nacional, dado que se utilizarán los medios y el personal del ex-Servicio Nacional de Obras Sanitarias.

ARTICULO . : La Dirección General de Obras Públicas será la continuadora legal del Ex-Servicio Nacional de Obras Sanitarias hasta que las empresas a que se refiere la Ley 18.885, inicien su existencia legal. En el desempeño de esta función podrá resolver y ejecutar todas aquellas materias, tanto a nivel nacional como regional incluidos el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones, y todo aquello que permita la necesaria operación de las materias de competencia del ex-Servicio Nacional de Obras Sanitarias.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de lo preceptuado en los artículos 20 y 22 de la Ley 18.902, este último artículo en la forma en que fue modificado por el artículo 34 de la Ley 18.959.

ARTICULO : La sucesión a que se refiere el artículo 3º de la Ley 18.885, se extiende al cumplimiento de todas las obligaciones que la Dirección General de Obras Públicas adquiriera en virtud de las facultades que le confiere el artículo anterior.

ARTICULO : Derógase el artículo 33 de la Ley 18.959.

ACTA DE REUNION Y ACUERDO

En Santiago, el día 4 de abril de 1990, en la Oficina del Superintendente de Servicios Sanitarios, Eugenio Celedón Silva, quien actuó como coordinador, se constituyó la Comisión Intermi-nisterial designada para estudiar y resolver los problemas urgen-tes que afectan la operación de los Servicios Sanitarios Regiona-les del Ex-SENDOS.

A la reunión asistieron las siguientes personas:

Sr. JORGE CATEPILLAN, Gerente de Empresas de CORFO.-
Sr. ERNESTO LABBE , por el MINVU
Sr. GUSTAVO MALLAT , por el Ministerio de Economía, y
Sr. JUAN LOBOS , Director General de Obras Públicas, MOP.

Actuó como Secretario de Actas, Jaime Vivanco, funcionario de la Superintendencia.

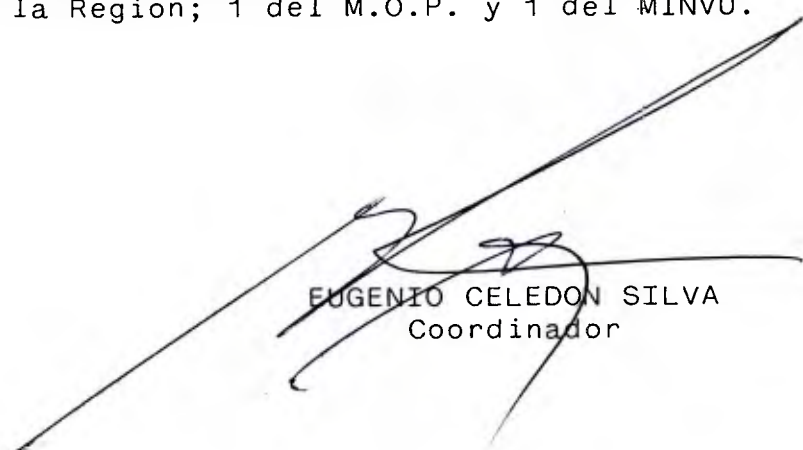
Luego de analizar en forma general la situación del Sector Sanitario, la Comisión llegó a los siguientes acuerdos:

- 1.- Ante la persistencia de los graves problemas que afectan el funcionamiento de las Direcciones Regionales del Ex-SENDOS al quedar suprimida por la Ley 18.902 la Dirección Nacional, fuente de las atribuciones de los Directores Regionales, si-tuación que ya a fines de marzo ha hecho crisis, se insiste en la máxima urgencia que existe para que las autoridades su-periores activen ante el H. Congreso Nacional el proyecto de ley, cuyo mensaje fuera enviado por el Sr. Ministro de Obras Públicas al Sr. Ministro Secretario General de la Presiden-cia, con fecha 29 de marzo de 1990, proyecto de ley con el cual se normalizaría la situación del Sector Obras Sanita-rias al conferir facultades a la Dirección General de Obras Públicas para que pase a constituirse como continuadora le-gal del Ex-SENDOS.
- 2.- Teniendo presente la complejidad que representa la operación de 11 Empresas Regionales de Agua Potable y Alcantarillado, la Comisión recomienda crear una Oficina Coordinadora de las Direcciones Regionales o Empresas Regionales, en el nivel central, dependiendo del M.O.P. y que aprovecharía la infra-estructura existente dejada por la Dirección Nacional del SENDOS y parte del personal de dicha Dirección que actual-mente se encuentra en la Planta Adscrita del M.O.P., por lo que la creación de esta Oficina no significaría mayor gasto y más aún llevaría a un aprovechamiento óptimo de personal altamente calificado del Sector Sanitario.
- 3.- En lo que se refiere a la dirección de las Empresas Regio-nales, la Comisión estuvo de acuerdo que el Gerente debería ser un técnico con gran conocimiento de la operación gene-ral de los Servicios, para lo cual se estimó conveniente aprovechar al máximo los cuadros profesionales de las Direc-ciones Regionales, de los Ex-SENDOS.-

Con relación a los Directorios, se adoptó el planteamiento del Gerente de Empresas de CORFO, en el sentido que los integrantes fueran designados de tal manera que hubiera representantes de CORFO; de la Región; del M.O.P.; del MINVU y del Gobierno.

Para el caso de las Empresas con 7 Directores, la distribución sería la siguiente: 1 de CORFO; 3 de la Región; 1 del M.O.P.; 1 del MINVU y 1 del Gobierno.

Para aquéllas con 5 Directores, la distribución sería: 1 de CORFO; 2 de la Región; 1 del M.O.P. y 1 del MINVU.



EUGENIO CELEDON SILVA
Coordinador

3.-

OBRAS DEL CONGRESO.-

En el caso del DEFICIT que presenta el presupuesto de las obras del Congreso en Valparaíso, la Dirección de Arquitectura ha establecido que alcanza a un monto de UF 790.865,- que al 30.03.90 es de:

\$ 4.527.790.502,-
=====

OBRA: EDIFICIO CONGRESO NACIONAL
INFORME TECNICO - FINANCIERO

INTRODUCCION

El presente informe preparado por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, resume la labor desarrollada en la ejecución del proyecto " Edificio Congreso Nacional ", la situación técnico-financiera de este proyecto a marzo del presente año y las proyecciones hasta su término. El detalle de la información entregada, está en poder de este Organismo y se encuentra a disposición de las autoridades superiores.

1. ANTECEDENTES GENERALES

Con la publicación a fines de diciembre de 1987, de la Ley N° 18.678, que declara a Valparaíso ciudad sede del Parlamento, y una vez definida el 15.01.88, la localización del edificio por el Supremo Gobierno, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, comenzó a actuar oficialmente en la ejecución del proyecto, EDIFICIO CONGRESO NACIONAL, que debía permitir la instalación del Poder Legislativo el 11 de marzo de 1990, en esa ciudad. De esta forma quedó establecido un plazo de 24 meses, período en el cual debían desarrollarse, algunas expropiaciones de terrenos, los estudios de los proyectos, la ejecución de las obras, su alhajamiento, y provisión y colocación de equipos.

Dada la trascendencia, complejidad y envergadura del edificio, el gobierno resolvió que se llamara a un concurso público de anteproyectos de arquitectura, previa una inscripción especial de arquitectos, con el objeto de obtener por selección, el diseño más apropiado.

Durante enero y febrero se prepararon, además del programa de necesidades del edificio, las bases técnicas y administrativas del concurso, aprobadas y patrocinadas por el Colegio de Arquitectos el 29 de febrero de 1988. El 31 de mayo de ese año, se recibieron los anteproyectos, y se terminaron de evaluar el 30 de junio, iniciándose de inmediato, a partir del 1° de julio el desarrollo de los proyectos de arquitectura, estructuras e instalaciones, con un plazo de 150 días que, inicialmente vencía el 28 de noviembre de 1988.

En consideración a que se disponía de sólo 15 meses para las licitaciones públicas y construcción del edificio, se resolvió iniciar la obra antes del término de los proyectos, programando su desarrollo en tres etapas: 1) excavaciones y oficinas para la Inspección Fiscal, 2) fundaciones e hincado de pilotes, y 3) obra gruesa, terminaciones, instalaciones y obras complementarias. Esta programación general, implicó modificar la forma de entrega del proyecto de arquitectura, requiriéndose entregas parciales, conforme a las mismas etapas de obra.

De tal manera, previa la adquisición de 2.000 pilotes de hormigón armado, (*1) se contrató con la empresa constructora Fredericksen S.A. la ejecución de las excavaciones y de las oficinas de la Inspección Fiscal. Posteriormente, (*2) se contrató con el Consorcio DESCO-PRECON-SALFA la ejecución de las fundaciones e hincado de pilotes de hormigón armado. Finalmente, (*3) se contrató con la empresa constructora B.H.I. Ltda. la construcción de la obra gruesa, terminaciones, instalaciones y obras complementarias.

(*1) por resolución DGOP. N° 439 de 10.10.88.

(*2) por Decreto MOP.N° 343 de 30.11.88.

(*3) por Decreto MOP.N° 62 de 06.03.89.

El contrato con B.H.I. Ltda. consultaba la entrega, en primera etapa, del sector del Congreso Pleno y la Cámara de Diputados, la que debía cumplirse el 15.02.90., y la terminación del saldo de obras en un plazo de 15 meses, a contar de la entrega total del terreno, plazo que, en principio, se vencería el 17.07.90.

La ejecución de la primera, segunda y tercera etapas fueron afectadas por dificultades en la adquisición y toma de posesión de un predio ubicado en el sector poniente del terreno, correspondiente a un local comercial que enfrentaba la plaza O'Higgins, sector que sólo pudo ser entregado en abril de 1989.

Las actividades iniciales en relación al alhajamiento del Parlamento, se oficializaron con la aprobación de la Ley N° 18.823 de 08.08.89. elaborándose una programación computarizada del mobiliario necesario por recintos, por lo que posteriormente se licitaron los diversos muebles, entre los proveedores que, previamente habían sido inscritos en un registro especial, clasificado en especialidades. A la fecha, se encuentra contratada la casi totalidad del alhajamiento, encontrándose parte de los muebles colocados y otros embalados a la espera de los recintos de ubicación definitiva.

En cuanto a Instalaciones Especiales la Comisión responsable participó en la determinación de necesidades de Sistema y equipamiento técnico para el futuro edificio, participando en el control de los proyectos, en la preparación de las licitaciones y en la supervisión general de los proyectos en obra.

87

88

TIEMPO ACTIVIDADES	DIC	ENERO	FEB.	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOST.	SEPT.	OCT.	NOV.	DIC.	ENERO	FEB.	MARZO
Ley Congreso																
Programa-Bases Técnicas																
Desarrollo concurso																
Evaluación																
Desarrollo proyectos																
programación proyectos																
Excavaciones																
Fundaciones																
Obra																
Plenario - Diputados																
Tronco y saldo obra excluyen- do Senado.																
Senado incluye: demolición - excavación - fundación																
Alhajamiento y Equipamiento																

■ CONTRACTUAL
 □ REAL

2 SITUACION A MARZO DE 1990.

De lo descrito en el punto anterior se desprende que, para dar respuesta al cronograma político, referido a la transmisión del mando presidencial e instalación del Parlamento en la ciudad de Valparaíso, se debió enfrentar la construcción de esta obra, pese a contar con el apoyo de los consultores especializados en los diferentes rubros, con las siguientes restricciones:

- Plazo inadecuado para el desarrollo de los proyectos. En efecto, los proyectos de arquitectura, estructuras e instalaciones, para un edificio de tal envergadura y complejidad, con una superficie de 59.165 m², requerían como mínimo 12 meses, sin considerar lapsos preliminares para el estudio del programa de necesidades, la inscripción en un registro especial de arquitectos y el concurso de arquitectura propiamente tal.
- Inicio de obras sin contar, en su totalidad, con los antecedentes técnicos necesarios. Lo anterior condicionó la estructura de las propuestas, las que debieron consultar partidas a suma alzada (para aquellas totalmente definidas y cuantificadas en los proyectos), serie de precios (para aquellas partidas solamente especificadas) y valores proforma (para aquellas con características no definidas).
- Estudio de costos a niveles muy preliminares. Lo que no permitió dimensionar adecuadamente el monto real de este proyecto de inversión.

- Contraparte técnica del sector público. No siempre posibilitada de actuar, (correcciones técnicas, costos, etc.), por cuanto se encontraba inhibida por el plazo fijo de término de la primera etapa del 11 de marzo de 1990.

- Carencia de una contraparte referida a experiencia parlamentaria para la formulación del programa de necesidades del proyecto de arquitectura.

Los factores antes señalados, obviamente, en la primera etapa (hasta el 11 de marzo de 1990), debieron incidir en los costos, en algunas deficiencias de ejecución a nivel de terminaciones.

Además debe considerarse la calidad del terreno de fundación y la existencia de una activa napa subterránea lo que obligó, en forma permanente, al empleo intensivo de sistemas especiales de agotamiento.

Finalmente, existe un factor potencial que podría afectar el término de las obras y que se relaciona con las expropiaciones que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo tiene pendientes en la manzana sur del edificio, en el sector de la Iglesia de los doce Apóstoles.

SITUACION PRESUPUESTARIA

PRESUPUESTO SOLICITADO:

Por oficio al Ministro de Hacienda ORD. N° 37 de 25 de septiembre de 1989, se solicitó para el año 1990, la cantidad de \$ 8.680.641.217.- (en pesos, julio de 1989), habiéndose supuesto que durante ese año se invertiría la totalidad de los fondos asignados ascendentes a la cantidad de \$ 8.047.175.000.- (incluido anticipo por \$ 1.295.653.173).

Considerando los recursos para la recuperación de dicho anticipo, el saldo inicial de caja (fondos no invertidos de 1989)= \$ 351.224.849.-, y la suma de estas cantidades más los fondos solicitados, actualizados a pesos 1990, el presupuesto que se debió otorgar para el año 1990, ascendería

a: \$ 12.631.038.573.-

Presupuesto Decretado: \$ 10.028.170.000.-

Déficit Presupuestario Inicial 1990: \$ 2.602.868.573.-

CUADRO N° 1

SITUACION DE INVERSIONES PROYECTO EDIFICIO CONGRESO NACIONAL
 (MILES DE PESOS)

DESIGNACION	AÑO 1988	AÑO 1989	AÑO 1990	
			al 30.03.90	SALDO
CONTRATOS DE OBRAS				
FINANCIAMIENTO ANTICIPO BHI LTDA.	0	0	337.388	958.265
CONTRATOS DE CONSTRUCCION	217.746	7.070.390	2.892.497	7.878.721
CONTRATOS DE DECORACION	0	0	0	107.270
CONTRATOS DE EQUIPAMIENTO	0	142.661	0	1.642.333
CONTRATOS DE ALHAJAMIENTO	0	149.663	342.016	477.984
Subtotal :	217.746	7.362.714	3.571.901	11.064.573
OTROS CONVENIOS Y GASTOS				
CONVENIOS DE PROYECTOS	150.620	108.198	7.686	
CONVENIOS DE ASESORIAS	3.394	185.404	64.802	
GASTOS ADMINISTRATIVOS	20.330	39.533	3.907	
Subtotal :	154.344	333.135	76.395	194.416
S U M A T O T A L (M \$) :	372.090	7.695.849	3.648.296	11.258.989
S U M A T O T A L (U.F.) :	87.548	1.586.005	637.245	1.966.598
ACUMULADO TOTAL (U.F.) :	87.548	1.673.552	2.310.797	4.277.395

NOTAS : (1) EN OBRAS NO SE CONSIDERAN IMPREVISTOS FUTUROS.

(2) VALORES EN MONEDA DEL RESPECTIVO AÑO

(3) VALORES CON I.V.A. INCLUIDO.

(4) UNIDAD DE FICHIENTO : 1988=₡ 4.250 (30/06/88) 1989=₡ 4.352 (30/06/89) 1990=₡ 5.725 (31/03/90)

(5) REAJUSTES DE ANTICIPO, DESCUENTOS DE LOS REAJUSTES DE OBRAS.

3. PROYECCIONES A TERMINO DE PROYECTO Y DETERMINACION
DEL DEFICIT REAL Y PRESUPUESTARIO

En este capítulo, se dimensiona el costo total del proyecto, considerando a partir de abril de 1990, un régimen normal de ejecución y administración de la obra, por cuanto las restricciones que condicionaron la ejecución de la primera etapa a esta fecha, han sido superadas.

HIPOTESIS DE DIMENSIONAMIENTO:

En Construcción:

Las obras por ejecutar, conforme a lo establecido en las Bases de la propuesta, se consideran reajustadas con una variación del I.P.C. del 2% mensual.

- No se incluyen mayores gastos por falta de antecedentes relativos a proyectos.
- No se incluyen disminuciones por posibles eliminaciones de partidas.
- No se incluyen aumentos que puedan generarse por mayores cubos en las partidas a suma alzada por modificaciones del proyecto.
- No se incluyen gastos por posibles reprogramaciones solicitadas por la Dirección de Arquitectura que signifiquen mayores costos.
- La estimación de las obras por contratar, podrá sufrir modificaciones al hacerse un análisis detallado por parte de la Dirección de Arquitectura.
- Se incorpora una estimación de las variaciones que podrá afectar a las partidas a serie de precios y proformas.
- Las indemnizaciones a la empresa constructora pueden estar sujetas a modificaciones por encontrarse en trámite en Contraloría.

En asesorías no se consideran nuevos contratos ni la prolongación de los existentes.

- No se incluyen mayores honorarios por concepto de proyectos.

En Alhajamiento, el presupuesto determinado para este año cubre el pago de compromisos pendientes y el saldo programado para este rubro como techo de inversión.

EN TERRENOS:

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo dispone en su presupuesto para el presente año de \$247.000.000. para financiar las adquisiciones de 22 predios ubicados en la manzana comprendida entre las calles Juana Ross, Victoria, Deformes y Av. Argentina. A esta fecha, 6 lotes se encuentran comprados y pagados, y 16 en expropiación con los fondos consignados en el tribunal, al cual se solicitó la toma material de los inmuebles. De haber diferencias en estos últimos lotes, el MINVU los cargará al Item de pagaré y sentencias (excedible)

a) NECESIDAD DE RECURSOS
PRESUPUESTARIOS PARA 1990

- Invertido a Marzo.	\$ 3.648.296.333
- Saldo por invertir.	\$11.258.989.018
Total	\$14.907.285.351

b) DEFICIT PRESUPUESTARIO
PARA 1990 (EN PESOS 1990)

- Necesidad de recursos pre supuestarios.	\$14.907.285.351
- Presupuesto decretado.	\$10.028.170.000
Total	\$ 4.879.115.351 UF.852.231

c) FINANCIAMIENTO DEL DEFICIT

- Saldo inicial de caja (fondos no invertidos presupuesto 1989 sin decretar).	\$ 351.324.849
- Suplemento presupuestario	\$ 4.527.790.502 UF.790.865

d) DESGLOSE DEL DEFICIT

- Déficit presupuestario	\$ 4.879.115.351
- Anticipo otorgado.	-\$ 1.295.653.173
Total	\$ 3.583.462.178

NOTA: UF. estimada al 31.03.90. = \$5.725,11

El déficit presupuestario incluye \$1.295.653.173.- que
deben ser reintegrados a la cuenta anticipo.

~~_____~~
C.T.C.
G.B. G.C.V.
~~_____~~ c.w.o.

CUADRO Nº2

SITUACION CONTRATO GENERAL E.C. BIII LTDA.

=====

(miles de pesos)

	SERIE DE PRECIOS	SUMA ALZADA	VALORES PROFORMA	TOTAL	
A. CONTRATO GENERAL					
1	CONTRATO ORIGINAL	4.239.945	3.039.886	1.357.857	8.637.688
2	AMPLIACION POR FUNDACIONES	0	651.636	0	651.636
3	DIF. CUBOS SERIE DE PRECIOS	513.331	0	0	513.331
4	DIF. VALORES PROFORMA	0	0	628.806	628.806
5	COORDINACION EQUIPAMIENTO	0	169.478	0	169.478
	Subtotal Contrato General :	4.753.276	3.861.000	1.986.663	10.600.939
B. AUMENTOS DE OBRA					
A la fecha (Marzo '90)					
6	OBRAS EXTRAORDINARIAS Nº 2	244.736	92.011	0	336.747
7	OBRAS EXTRAORDINARIAS Nº 3	0	480.977	0	480.977
	Subtotal :	244.736	572.988	0	817.724
	Variación (%) :	6%	19%	0%	9%
Presentaciones pendientes					
8	OBRAS EXTRAORDINARIAS Nº 4	0	319.000	0	319.000
9	OBRAS EXTRA. EXTERIORES	0	60.000	0	60.000
10	OBRAS EXTRA INTERIORES	0	300.000	0	300.000
	Subtotal :	0	679.000	0	679.000
	Variación (%) :	0%	22%	0%	8%
	Subtotal Aumentos de Obra :	244.736	1.251.988	0	1.496.724
	Variación (%) :	6%	41%	0%	17%
C. INDEMNIZACIONES					
11	RESOLUCION D.A. 39	0	0	0	567.997
12	PRESENTACION DIC.-FEB.	0	0	0	390.000
	Subtotal Indemnizaciones :				957.997
	TOTAL (moneda base) :	4.998.012	5.112.988	1.986.663	13.055.660
	REAJUSTES :				2.769.069
	SUMA TOTAL :				15.824.729

NOTAS : (1) EN AUMENTOS DE OBRA NO SE CONSIDERAN IMPREVISITOS FUTUROS.
(2) VALORES EN MONEDA BASE; REAJUSTES CUANTIFICADOS AL FINAL.
(3) VALORES INCLUYEN I.Y.A.

CUADRO Nº 3

SITUACION CONTRATO GENERAL E.C. BHI LTDA.

=====

DETALLE DIFERENCIA EN PARTIDAS PROFORMA Y SERIE DE PRECIOS

(miles de pesos)

A.- PROFORMAS

=====

	Presupuesto Original	Monto Contratado	Diferencia
Fundaciones	58.000	0	-58.000
Carp. Metálica	116.000	263.584	147.584
Terminaciones	462.840	680.840	218.000
Canaliz. Corr. Débiles	117.476	116.506	-970
Canaliz. Climatización	153.090	549.144	396.054
Ascensores	450.450	238.252	-212.198
Honorarios BHI Ltda.	0	138.336	138.336
TOTAL	1.357.856	1.986.662	628.806

B.- SERIE DE PRECIOS

=====

	Presupuesto Original	Presupuesto Actual	Diferencia
Hormigón	537.097	714.625	177.528
Moldaje	400.918	427.873	26.955
Fierro	580.255	889.103	308.848
TOTAL	1.518.270	2.031.601	513.331

CONCLUSIONES

- 1° La falta de ciertos antecedentes técnicos constituyó, en la primera etapa (hasta el 11 de marzo de 1990), un factor de incidencia en los costos.
- 2° Estos mayores costos repercuten presupuestariamente este año.
- 3° Las dificultades con las cuales se construyó la obra hasta el 11 de marzo del presente año, detalladas en el punto N° 2 podrán incidir en los plazos contractuales de las etapas futuras.

PLAZOS:

- A) Contractualmente los plazos iniciales consultados en el Decreto MOP.Nº 62 de 22.03.89. eran los siguientes:
- Al 15.02.90., término de las obras correspondientes a las salas del Congreso Pleno y la Cámara de Diputados.
 - Al 17.07.90., ejecución del resto de las obras contratadas.
- B) Por resolución DGOP. Nº 39 de 05.02.90., en trámite en la Contraloría General, se considera un aumento de 60 días, a la segunda fecha anterior, según lo siguiente:
- Al 15.02.90., obras correspondientes a Salas del Congreso Pleno y Cámara de Diputados.
 - Al 15.09.90., ejecución del resto de las obras contratadas.
- C) Por informe entregado a la Inspección Fiscal con fecha 29.03.90., la empresa constructora BHL., Ltda., establece que las fechas esperadas de término serían las siguientes:
- al 10.04.90., término de obras del Congreso Pleno,
 - al 19.05.90., término de obras del sector Diputados,
 - al 29.09.90., término de obras del sector Senado, y
 - al 28.10.90., término de obras del sector Torres.

4

Política de Infraestructura

Ministro



Pontificia Universidad Católica de Chile
Escuela de Ingeniería
Departamento de Ingeniería de Sistemas

**PROYECTO INDES
INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO**

(Pauta para discusión con el Sr. Ministro de Obras Públicas)

Abril 1990

PROYECTO INDES INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO

El objetivo fundamental de este proyecto es el estudio y eventual instauración de un sistema institucional orientado a asegurar la adecuada gestión y mantención de la infraestructura disponible, así como la satisfacción oportuna de todos los nuevos requerimientos que se consideren esenciales para sustentar un avance y progreso sostenidos del país. De este modo se espera poder avanzar en el objetivo de ofrecer un mayor bienestar a toda la población, especialmente a quienes hoy se encuentran en una situación socioeconómica relativamente más desmejorada.

Se entiende por sistema institucional a un esquema formal de gestión, que incluye tanto la estructura organizativa que se quiere dar a las distintas unidades y dependencias que tienen que ver con este tema, así como los procesos administrativos que se requieren para su buen funcionamiento (que incluyen los sistemas de planificación, control de gestión, recompensas, e información). Institucionalización también implica una adaptación cultural y una integración social a través de los valores que animan a las personas que pertenecen a las distintas organizaciones involucradas en este tema. Sólo de este modo se consigue contar con un organismo capaz de responder y adaptarse a las necesidades y presiones de la sociedad.

Es importante destacar que este proyecto se plantea como un esfuerzo de índole nacional, orientado a producir una transformación de largo plazo, a través de la consolidación de un sistema institucional que hoy no existe. No caben en este proyecto las soluciones urgentes e inmediatas que muchos de los temas aquí incluidos ameritan, sino la conformación de un sistema organizacional, procedimientos administrativos y de una nueva actitud de atención preferente a las necesidades de manejo y desarrollo de la infraestructura. De este modo se pretende sentar las bases para que el próximo gobierno y los siguientes cuenten con mecanismos institucionales más efectivos que los actualmente disponibles, para satisfacer los requerimientos de infraestructura.

Hay una gran necesidad y urgencia de este proyecto, por razones que a continuación se mencionan y comentan brevemente:

La infraestructura es un factor clave del desarrollo

La infraestructura es un factor indispensable para permitir y facilitar el desarrollo del país, por lo que no preocuparse de ella implica imponer restricciones y trabas a su progreso, coartando así las posibilidades de mejoría en la calidad de vida, tanto de su población actual como de las generaciones futuras.

Acceso a bienes naturales del país se va haciendo cada vez más difícil.

Los recursos naturales y espacios libres disponibles para el desarrollo de nueva infraestructura se van haciendo cada vez más escasos, ya que el crecimiento del país abarca una proporción creciente a la vez que exige un uso más intensivo de ellos. Esto es extremadamente serio, pues puede llegar a ahogar el crecimiento, al hacer imposible o mucho más costoso el desarrollo futuro de infraestructura, por no contarse con un acceso expedito a los bienes naturales del país.

Exigencia de encauzar las decisiones de infraestructura.

Las inversiones en infraestructura se traducen en bienes físicos, que tienen una duración de muchos años y que producen alteraciones difícilmente reversibles en el paisaje y en la organización de la vida de una comunidad. En términos económicos, estas decisiones muchas veces tienen efectos negativos sobre la comunidad, que no son considerados por quien toma la decisión (externalidades). En la conjunción de estos dos factores hay un riesgo muy grande: por una parte, incentivos a tomar decisiones que pueden ser inconvenientes para la comunidad, y por otra, la dificultad de revertirlas o alterar su impacto, por la masiva realidad física que ellas tienen.

Por ello, las decisiones que sobre este tema tomen autónomamente, tanto particulares como instituciones estatales, pueden transformarse en importantes cortapisas que restrinjan la gestión y el desarrollo de nueva infraestructura y retrasen el avance del país, si no se arbitran las medidas para darles un ordenamiento mínimo. Además, esta limitación sobre la capacidad de la autoridad competente para regular la gestión y desarrollo de infraestructura, puede producir impactos ambientales negativos, como la contaminación, la congestión, y el privar al país de áreas de recreación y

esparcimiento. Resulta claro, entonces, que esta forma de crecimiento puede llegar a ser contraproducente, por los costos (de todo tipo) que impone en quienes debieran ser sus principales beneficiarios: los ciudadanos del país.

Una adecuada institucionalización permite abordar estos problemas, pero debe tenerse siempre presente que no se trata de burocratizar un proceso que se requiere sea muy expedito, sino velar por que se mantenga una supervisión cercana sobre ciertos parámetros considerados esenciales en esta materia.

Necesidad de ajuste en la institucionalidad vigente.

El ordenamiento actualmente vigente constituye una respuesta insuficiente al problema de gestión y desarrollo de la infraestructura, dado que algunas responsabilidades no han sido asignadas (porque no se han reconocido formalmente aún) o se encuentran difundidas entre varias organizaciones del Estado, sin que haya, en muchos casos, una adecuada coordinación entre ellas. Adicionalmente, en algunas situaciones, los organismos encargados no cuentan con los profesionales, recursos, madurez administrativa y atribuciones legales para desempeñar adecuadamente su labor (Documentación de estas observaciones se encuentra en el punto II de la "Minuta sobre política de infraestructura").

Por consiguiente, hay una gran necesidad de ajustar la institucionalidad vigente, con el fin de asignar con claridad las responsabilidades que no caigan en la esfera de ningún organismo en la actualidad, y reasignar responsabilidades o coordinar esfuerzos en los casos en que éstas se encuentren dispersas en varias instituciones del Estado.

ETAPAS DEL PROYECTO

A continuación se presentan, en términos generales, las tres grandes etapas del proyecto:

Definición del ámbito del proyecto

Antes de comenzar el trabajo, corresponde identificar los elementos de la infraestructura y recursos del país que van a ser incluidos en el estudio.

Una primera lista es la siguiente:

- Infraestructura de transporte:
caminos, líneas férreas, puertos y aeropuertos requeridos para cubrir las necesidades de transporte de carga y viaje, nacional (urbano y suburbano) e internacional.
- Recursos e infraestructura de aguas:
para todos los usos, incluido usos domésticos, industrial, riego y recreación.
- Infraestructura y gestión de ciudades:
desarrollo urbano, planificación física, uso del espacio, tráfico, edificaciones públicas, establecimientos para atención de salud, escuelas, centros culturales, parques, e instalaciones deportivas y de recreación.
- Disposición de desechos industriales y domésticos:
obras sanitarias, smog, basuras, residuos industriales.
- Recursos naturales, e infraestructura y lugares de recreación ubicados fuera de las ciudades; incluyendo recursos forestales y parques nacionales, recursos marinos y playas, y recursos de flora y fauna.
- Sector eléctrico, principalmente por la utilización que hace de las aguas y la importancia que éste tiene en el desarrollo regional.
- Sector telecomunicaciones, por ser un área clave en el mundo de hoy que está interactuando fuertemente con el sector transporte.

Cabe destacar que la profundidad con que se pretende tratar cada una de estas áreas es muy diversa, por lo que en esta primera etapa del proyecto es preciso definir con mayor precisión si un área específica va a recibir una atención preferente, o si corresponde más bien darle un tratamiento marginal, focalizando la atención principalmente en la relación que existe con las otras áreas incluidas en el trabajo.

Elementos de la decisión

Hay dos partes del proyecto que deben realizarse simultáneamente: una de carácter más especulativo, que estaría orientada a identificar aquellas variables consideradas fundamentales para el buen desarrollo de la infraestructura que el país requiere, y la otra centrada en la caracterización acuciosa de la institucionalidad vigente, en particular los participantes en este tipo de decisiones y los procedimientos que hoy se utilizan.

Variables fundamentales a tener en cuenta en el desarrollo de infraestructura.

La identificación de estas variables se haría definiendo uno o varios estudios para cada uno de los elementos de infraestructura incluidos en el ámbito del trabajo, los que serían encargados a especialistas, principalmente del ámbito universitario, a quienes se les trataría de apoyar con el concurso de especialistas extranjeros. Se incluye en esta parte una estimación gruesa de las necesidades de desarrollo de infraestructura, y un estudio sobre la preservación y reserva de espacios y recursos naturales, con el fin de contar con antecedentes que ayuden a identificar las variables que se buscan.

Estudio de la institucionalidad vigente

Esta parte debe contemplar el estudio de los fundamentos de la institucionalidad e identificar y caracterizar los organismos que se han creado, las responsabilidades asignadas, la efectividad de estos organismos, los reglamentos sancionados, etc.

Proposición de un nuevo esquema institucional.

El nuevo esquema que se proponga debe contemplar todas las variables consideradas claves para mantener una guía y atención efectivas sobre el proceso de desarrollo de infraestructura.

Aunque se pretende innovar en materia institucional, para poder darle un tratamiento adecuado al tema de la infraestructura, la solución que se proponga debe sustentarse en lo que hoy existe en las distintas reparticiones del país.

CALENDARIO DE ACTIVIDADES

Las tres etapas del proyecto debieran completarse dentro de los plazos siguientes:

Etapa 1: Mayo 1990-Enero de 1991

Esta etapa contempla la definición detallada de las áreas de infraestructura que se incluirían en este trabajo y el grado de profundidad con que se trataría cada una de ellas. Para cada área se especificaría una cartera de estudios orientados a identificar las variables consideradas claves en su institucionalización, así como los elementos centrales que hoy existen en la administración del Estado, los que deben servir de punto de partida para cualquier proposición de nueva institucionalidad. También se establecería contacto con los expertos nacionales y extranjeros que estarían a cargo de la realización de estos estudios.

Etapa 2: Marzo 1991-Enero 1992

Esta etapa debiera iniciarse con un encuentro de todos los responsables de los distintos estudios definidos en la Etapa 1, así como de los encargados de estos temas en la administración del Estado. El encuentro puede organizarse como un Seminario de alto nivel, con invitados nacionales y extranjeros, el que se estructuraría para dar amplia visibilidad al tema, así como para producir los encuentros, interacciones, mesas redondas, reuniones, negociaciones, etc. que se estime pertinentes para conseguir una orientación clara en la iniciación de esta etapa del proyecto.

Al término de la etapa se dispondría, para cada área incluida en el proyecto, de una clara identificación de las variables consideradas claves para el desarrollo de infraestructura, así como de los elementos centrales de la institucionalidad vigente representados en la actual administración del Estado.

Etapas 3 y trámite legislativo: Marzo 1992- aprobación proyecto de ley

Con los antecedentes recogidos en la Etapa anterior, es posible preparar un proyecto de ley para institucionalizar el manejo y desarrollo de la infraestructura. La fecha de presentación de este proyecto al trámite legislativo, por parte del poder ejecutivo, puede estimarse en el primer semestre de 1992. Este sería un hito de gran importancia en la ejecución del proyecto. Después de esta fecha correspondería al grupo de trabajo mantenerse alerta para ir dando respuesta a todas las observaciones que surjan durante el proceso legislativo, con el fin de mantener en todo momento la coherencia global de la presentación al Congreso, no obstante las transformaciones que allí puedan introducirse.

ORGANIZACION DEL PROYECTO

Los pasos que (tentativamente) se sugieren para poner en marcha este proyecto son los siguientes:

1.- Su Excelencia el Presidente de la República instruye al Sr. Carlos Hurtado, en su calidad de Ministro de Obras Públicas y Presidente de la Comisión de Infraestructura, para que le presente en un lapso no superior a dos años, un proyecto de ley para..... (objetivo Proyecto INDES).

2.- Simultáneamente, el Sr. Presidente designa a una "Comisión Consultiva Presidencial" de alto nivel en esta materia, la que debe avalar la presentación que le haga el Sr. Ministro y servir a éste de cuerpo consultivo. Además, esta Comisión tendría la responsabilidad de contribuir a crear conciencia pública sobre un tema que atañe a todos los ciudadanos.

3.- También, el Sr. Presidente instruye incluir en la agenda de la Comisión Interministerial de Infraestructura el tema de este proyecto, y fija una frecuencia de reuniones trimestral, con el objeto de mantener una adecuada coherencia entre todos los ministerios, a la vez que una completa información con respecto a todas las materias que se incluyan en el proyecto INDES.

4.- El Sr. Ministro de Obras Públicas contrata la ejecución de este trabajo con la Escuela de Ingeniería de la Universidad Católica, y participarían en él especialistas de las U. Católica, de Chile y otras Universidades.

5.- Habría un Director Ejecutivo del Proyecto, perteneciente a la U.C., y un coordinador del Ministerio, que podría ser el Secretario Ejecutivo de la Comisión Interministerial de Infraestructura.

6.- También participarían en el proyecto los mejores especialistas de las distintas reparticiones públicas involucradas en estas decisiones, en particular, los Secretarios Ejecutivos de comisiones coordinadoras, como la de Transporte, Riego y Energía. Ellos actuarían como expertos y como nexos con otros especialistas de sus lugares de trabajo. De este modo se posibilita el aprovechamiento de la experiencia e información acumuladas en todos los organismos del Estado atingentes.

7.- En líneas generales, la estructuración del trabajo de este proyecto se haría en torno a cada una de las áreas de infraestructura incluidas en el estudio. Habría un grupo de trabajo por área, formado por especialistas que tendrían la responsabilidad de llevar adelante la etapa 2.1 (identificación de las variables claves), y por un representante de alto nivel de la administración del Estado en esa materia, quien actuaría de facilitador en la ejecución de la etapa 2.2 (sobre la institucionalidad actual).

8.- La ejecución del proyecto debería consultar el trabajo simultáneo de las etapas 2.1 y 2.2, siendo el Director del proyecto el responsable de su coordinación y de la coherencia y compatibilidad de los resultados. Para ello se apoyaría en un pequeño Comité Ejecutivo, que se reuniría a lo menos semanalmente, el que estaría integrado por algunos de los académicos y funcionarios participantes en el proyecto.