

## EDITORIAL

## SOBRE LAS POLÉMICAS PARCELACIONES RURALES

**A**lgido ha sido el debate en torno al intento de detención de las parcelaciones rurales por parte del Ministerio de Agricultura. Recientemente, el 7° Juzgado Civil de Santiago suspendió las medidas adoptadas por el Gobierno, que a través de un instructivo del Ministerio de Agricultura ofició al SAG para suspender la certificación de las subdivisiones de predios rústicos.

La motivación detrás de esta decisión sería evitar seguir vulnerando la normativa vigente al subdividir predios rurales con fines habitacionales, que simulan continuar con su destino agrícola, ganadero o forestal como exige la ley. De esta forma, el Ministerio de Agricultura buscaría preservar el suelo rural para los fines indicados y evitar los efectos que genera el desarrollo de mega loteos, al margen de la planificación territorial.

La respuesta no demoró en llegar por parte de empresas inmobiliarias -que, por cierto, han operado de igual forma por décadas- y de algunos actores políticos que acusan un cambio de reglas ilegal y arbitrario. El fallo judicial

podría darles la razón, aun cuando el ministro del ramo ha declarado no haberse visto sorprendido y confiar en que ello se revierta en la Corte Suprema. A ello se sumaría un proyecto de ley en la misma línea que sería presentado por el Ejecutivo en el mes de diciembre.

El debate seguirá su curso, pero bien cabe preguntarse cómo se llegó a la situación actual y si esta no responde a una falla regulatoria que requiere ser abordada. Hacer loteos regulares parece haberse vuelto excesivamente complejo y la planificación urbana toma años y hasta décadas para pasar por el proceso de consultas y trámites. La solución por la vía de la prohibición puede ser la más simple, pero no por ello la más apropiada, pues probablemente generará mayor informalidad y mercado negro.

Sin duda se requiere ordenar el sistema, reconociendo la realidad existente y los pasos necesarios para su real perfeccionamiento. Pero el camino no va ni por la asimilación con las tomas ilegales que ha pretendido el ministro, ni por aceptar que una situación recurrente, pero no por ello legal, se perpetúe en el tiempo.

**Sin duda se requiere ordenar el sistema, reconociendo la realidad existente y los pasos necesarios para su real perfeccionamiento.**

## LA COLUMNA DE...



**CLEMENTE PÉREZ**  
ABOGADO, MÁSTER EN POLÍTICAS PÚBLICAS

## Los privilegiados camioneros

**S**i hay algo que complica al país y especialmente a sus gobiernos -para qué decir a los gobiernos de izquierda-, es un paro de transportistas. Más aún, esta vez eligieron la temporada de exportaciones frutícolas para hacer su paro-chantaje.

Les ha ido bien con esta estrategia. Hoy el diésel paga un impuesto más bajo que el resto de los combustibles. Además, se les devuelve entre el 30% y el 80% del impuesto que pagan, dependiendo de sus ventas. Y para colmo, pagan impuesto por renta presunta en vez de por renta efectiva, lo que les reduciría el pago a la mitad de lo que deberían pagar.

Son efectivamente, un grupo privilegiado, tal como lo llamó el gobernador Claudio Orrego. Y como es imposible discriminar, nos estamos llenando de camionetas 4 x 4 que aprovechan estos subsidios al diésel.

Finalmente, el Gobierno que se decía ecologista ha terminado aportando US\$

1.500 millones al MEPCO (un ojo de la cara), y ahora congelará las alzas del diésel por un tiempo más, lo que nos costará el otro ojo.

Para no seguir llorando sobre la leche derramada, debiéramos explorar en serio sobre cómo reducir el poder de negociación de estos privilegiados camioneros. Y aunque el lector no lo crea, existen opciones claras y evidentes.

Una, urgente, es eliminar la prohibición de cabotaje (carga dentro del territorio nacional) a barcos extranjeros. Es ridículo que, si un barco extranjero trae autos o contenedores a distintos puertos del país, no pueda aprovechar de trasladar también carga nacional entre dichos puertos.

Esta prohibición busca favorecer a las empresas de transporte chileno, pero termina perjudicando a los consumidores, que pagamos un sobreprecio por el transporte doméstico de entre US\$ 300 y

cabotaje marítimo sólo para barcos chilenos fue recomendada por la Comisión Nacional de Productividad como medida urgente hace tres años e incluso se presentó un proyecto de ley en el Gobierno anterior. Es de esperar que el Congreso legisle este proyecto y abra una ancha avenida de transporte de carga marítima.

La segunda forma necesaria de mejorar nuestro transporte de carga, reducir sus costos, reducir las emisiones atmosféricas del transporte terrestre, descongestionar nuestras carreteras y de paso, quitarle un poco de poder de negociación a los camioneros, es fomentando la carga por ferrocarril.

Chile transporta sólo el 5% de su carga en tren, ubicándose muy abajo entre los países de la OCDE. Para revertir esto se debe invertir en señalética e infraestructura, avanzar en la implementación del Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria (PICAF) y sentar las bases de las deno-

**“Hay muchas políticas públicas importantes de implementar que son más urgentes y necesarias que seguir quemando billetes para el estancamiento de los camiones”.**

400 millones al año, según los economistas Agostini, Briones y Mordoj. De paso, provoca enormes congestiones sobre nuestras carreteras, pues un país largo y angosto concentra la carga por tierra, mientras desecha la alternativa marítima.

La eliminación de esta restricción de

minadas “cargas ferroviarias inteligentes”. Urge también avanzar en la ruta ferroviaria para abastecer al Mega puerto de San Antonio.

Hay muchas políticas públicas importantes de implementar que son más urgentes y necesarias que seguir quemando billetes para el estancamiento de los camiones.

## TRIBUNA LIBRE



**VÍCTOR RÍOS**  
ABOGADO, FISCAL DEL CONSEJO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA (CPI)

## Contratos de obras públicas: el reglamento al banquillo

**E**n las últimas semanas hemos escuchado diversas propuestas de los gremios y de las autoridades para sortear la crisis que vive el sector de la construcción. Uno de los aspectos que ha estado en el debate es la burocracia del Estado -atrasos en ciertas decisiones y permisos-, que estaría retrasando los proyectos. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) y otras autoridades han negado su responsabilidad en ello. La discusión no es nueva ni puede ser asignada a este Gobierno: es de larga data y se arrastra por muchos años. No sólo incluye al MOP y contratistas, sino que también a la Contraloría.

La causa basal de todo ello no debe buscarse en recriminaciones de uno y otro lado, ni tampoco exclusivamente en el rol de la Contraloría. El actual Reglamento de Contratos de Obras Públicas tiene omisiones fundamentales que son lo que verdaderamente provoca extensiones de plazos y sobrecostos.

La actual normativa, por ejemplo -en una clara diferencia con la Ley de Concesiones-, no contempla modificaciones a los proyectos ni aun por razones de interés público. Se les pueden incluir obras adicionales o extraordinarias con ciertos límites, pero el proyecto como tal debe ser el mismo. Ello es un contrasentido con la función pública y social de las iniciativas. El Estado debe tener esa facultad. Por lo demás, es usual que exista la necesidad sobrevenida de

hacerlo y, en esos casos, se pierde más tiempo en discutir sobre si está o no permitido que en la modificación misma, comprometiendo el tiempo y los recursos de ambas partes.

Un segundo error es que, normativamente, se presume que la ingeniería del proyecto

es perfecta, correcta y completa, lo cual muchas veces no se condice con la realidad, por más esfuerzos que se pongan en realizar una ingeniería adecuada. El problema de aquello es que, al no estar contemplada normativamente esa posibilidad, de existir defectos se generan responsabilidades administrativas y eventualmente personales para los funcionarios para el MOP, lo que en la práctica lleva a extender las discusiones. Más allá de la eventual responsabilidad contractual del Estado y salvo culpa grave o dolo, los funcionarios no deben ser responsables personalmente de tales posibles deficiencias. La regulación actual, que sí posibilita tal responsabilidad, no hace sino desviar la atención del proyecto y postergar decisiones oportunas.

Finalmente, el reglamento no es claro en diversas materias, entre otras, en definir las causales de extensiones de plazo y si éstas dan o no derecho a compensaciones económicas. No trata los atrasos de responsabilidad de ambas partes, ni las pérdidas de productividad. Todo ello alienta las distintas interpretaciones y discusiones entre el MOP, los contratistas y la Contraloría, aumentando los plazos y los costos.

Su modernización -que depende de la potestad normativa del Ejecutivo- se hace verdaderamente urgente para la eficiencia y productividad del sistema de contratación pública.

## GRUPO DF

DF • BURE • HAMS • E3 • BAZARDF

Directora Marily Lúder; Subdirectora Teresa Espinoza;  
Gerente General y Representante Legal Luis Hernán Browne; Dirección Edificio Fundadores,  
Badajoz 45, piso 10, Las Condes, Fono: 23391000 / e-mail: buzondf@df.cl  
Reposición de ejemplares Lunes a Viernes 2339 1047  
Impreso por COPESA IMPRESORES S.A., que sólo actúa como impresor.  
Se prohíbe la reproducción total o parcial de los contenidos de la publicación.  
Servicio al cliente: Fono: 22 3391047, e-mail: servicioalcliente@df.cl

Los correos deben dirigirse al mail buzondf@df.cl  
El diario se reserva el derecho de seleccionar, extraer, resumir y titular los correos publicados. Los artículos incluidos en LAS COLUMNAS DE OPINIÓN son de exclusiva responsabilidad de sus autores y con excepción del editorial no representan, necesariamente, la opinión de Diario Financiero.