

OPINIÓN

CARTAS

El desafío urbanístico de la nueva inmigración

Señora Directora:

El editorial DF del jueves analiza el innegable aporte que significa la inmigración a Chile, al mismo tiempo que formula preguntas que son necesarias de abordar desde la política pública y el mercado. Sin embargo, hay un tema que queda fuera de este análisis y que es fundamental para el futuro de nuestras ciudades: ¿cómo abordamos este flujo desde la planificación urbana? Antofagasta en el último Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU), se ubica en el primer lugar entre las once áreas metropolitanas evaluadas superando a Santiago, Valparaíso y Concepción. Este aumento de población no ha tenido un correlato con el aumento de disponibilidad de suelo urbano y construcción de viviendas. Quizás todos hemos fallado en reconocer las grandes fortalezas de nuestra ciudad. Estamos a tiempo de enfrentar el enorme desafío que significa ser capaces de anticiparnos, planificar y construir una ciudad cada vez más accesible, inclusiva y sustentable.

La contribución a Chile de los nuevos migrantes recién comienza, se señala en el editorial; también es nuestro deber retribuir con una mejor calidad de vida para ellos.

ANDRÉS LETELIER
DIRECTOR EJECUTIVO CREO ANTOFAGASTA

Seis meses de convivencia vial: hora de evaluar

Señora Directora:

En noviembre de 2018 entró en vigencia la nueva Ley de Convivencia, un avance importante en materia de seguridad vial, ya que reconoce y protege a los nuevos usuarios, quienes a comienzos de esta década no se visibilizaban. Sin embargo, a seis meses de su entrada en vigencia, la implementación no ha estado exenta de dificultades. A la nula existencia de un reglamento que permita hacer cumplir la normativa, se suma la complejidad que tiene fiscalizarla. Un ejemplo: la norma que obliga a automovilistas a distanciarse a 1,5 metros del ciclista en la calle, que en la práctica resulta imposible de medir. A eso se suma la inadecuada infraestructura vial, que no permite garantizar la

seguridad de las personas. Tampoco se cuenta con una red extensa de ciclovías eficientes e interconectadas. Si bien la regulación es absolutamente necesaria, ella por sí sola no es suficiente para disminuir la tensión generada entre los usuarios y lograr cambios culturales. Por eso, urge contar con una política pública complementaria y transversal que promueva instancias para educar a toda la ciudadanía en aquellos elementos relacionados con la convivencia vial y no concentrarse sólo en los automovilistas.

CRISTIAN ESCOBEDO
INVESTIGADOR DE NO CHAT

Una alianza para el Pacífico Sur

Señora Directora:

Encuentro extraordinaria y notable la atención que el gobierno del Presidente Piñera y su ministro de Defensa le están dando al Pacífico Sur, algo que ha sido destacado en los medios. Estamos hablando de un espacio de mar enorme, que bien puede tener unos 80 millones de km2, y que históricamente se ha asociado con Australia y Nueva

Zelanda, pero que arranca en las costas de Chile, limita al sur con la Antártica, con los antes mencionados países por el oeste y por un conjunto de islas del Pacífico por el norte. Este es un espacio marítimo que hasta hace poco ha estado libre de las presiones que genera la tensión entre China y los Estados Unidos de Norteamérica, pero con señales de que quizás eso no siga siendo algo sostenible. Es por ello que países como el nuestro, con la concurrencia de Australia y Nueva Zelanda, más la asistencia de la comunidad de islas del pacífico, debemos formar una alianza estratégica con el objetivo de que estos mares sigan siendo limpios, seguros para la actividad marítima y libres de las tensiones que afectan al resto del mundo.

Ya tenemos obligaciones de búsqueda y rescate para un tercio del Pacífico Sur, y no es extraño que estemos interesados en expandir nuestras responsabilidades y trabajar con países con los cuales compartimos intereses, valores y visiones de futuro. Una alianza estratégica para el Pacífico Sur es de las mejores ideas que he escuchado en estos tiempos.

RICHARD KOUYOUMDJIAN INGLIS
DIRECTOR, LIGA MARÍTIMA DE CHILE

Si evoluciona el trabajo, que evolucionen los horarios

Señora Directora:

En relación al proyecto de ley sobre la flexibilización de las jornadas laborales, hay que destacar los primeros pasos que se están dando para actualizarlos en legislación del trabajo, ya que estamos atrasados por lo menos en 20 años respecto de otros países. Evolucionan las generaciones, las dinámicas de negocio, las tecnologías y ya es tiempo de que las regulaciones laborales también lo hagan. Chile debe cambiar la cultura del trabajo orientada a sólo cumplir horarios y comenzar a orientarse a objetivos funcionales de los cargos. Esto también significa que los jefes, gerentes y directores deben cambiar cómo evalúan y reconocen a un trabajador. Espero que esta iniciativa legal trascienda más allá del color político y no sólo quede en la discusión, sino que pueda reunir las fuerzas necesarias para convertirla en una ley que tanto necesitemos los trabajadores en el país.

ISABEL CARRASCO
PRINCIPAL DE PAGE EXECUTIVE

IMPERDIBLE EN

DF FULL



Uber fija precio de colocación en bolsa en US\$ 45.

La plataforma de alquiler de vehículos con conductor fijó ayer un precio de US\$ 45 para los 207 millones de títulos con los que debutará hoy en Wall Street, lo que supondrá captar alrededor de US\$ 9.315 millones con base en una capitalización de cerca de US\$ 80.000 millones.

La compañía sitúa un coste US\$ 10 por debajo de la estimación más optimista que hizo en su primer folleto ante la Comisión de Mercados y Valores estadounidense (SEC), cuando esperaban colocar 180 millones de títulos, con opción de comprar otros 27 millones por US\$ 55 cada uno, un cambio de criterio que obedece a las tensiones comerciales de Estados Unidos con China y al mal estreno bursátil de su competidora Lyft.

LO+LEIDO

DF.cl



- 1 CChC advierte que estamos frente a una "crisis de acceso a la vivienda" que podría escalar a crisis social
- 2 Moodys: BancoEstado, Itaú y Scotiabank en la mira por Basilea III
- 3 Dólar en Chile termina con ligera alza tras nuevos dichos de Trump
- 4 El IPSA sigue en caída libre y Wall Street abre con fuertes bajas tras alza del tono en la guerra comercial
- 5 Plan de Subtel para transformar a Chile en hub digital tiene costo de US\$ 9.100 millones

TRIBUNA LIBRE

■ En las últimas semanas hemos sido testigos de la inédita decisión de importantes constructoras nacionales de no seguir participando en licitaciones de obras públicas en tanto no exista una reingeniería profunda en el sistema de contratación del Estado. Explican su decisión en la postergación injustificada de los pagos, demoras en las liquidaciones económicas de los contratos, y en los atrasos para la restitución de sus garantías, lo cual incluso estaría provocando que algunas empresas entren en liquidación.

Dichas declaraciones, que se suman a de la Cámara Chilena de la Construcción, dan cuenta de un problema estructural, que se arrastra por años, y que va mucho más allá de una mera gestión de pagos. En efecto, hoy existen varias causas que inciden decisivamente en que estemos topando fondo en esta materia: un marco normativo anticuado; diferencias sustantivas en los criterios técnicos que en un proyecto aplican la Contraloría General de la República y el Ministerio de Obras Públicas (a pesar de que por ley ello le corresponde únicamente al MOP); y una suerte de paralización – bastante entendible por lo demás – de los inspectores fiscales de las obras, por temor a los juicios personales que la Contraloría instruye iniciar en su contra.

En resumen, a diferencia de lo que se cree, no estamos en presencia de un problema meramente económico, sino de uno mucho más profundo, de carácter institucional, que impone la urgente necesidad de modernizar esta industria y sus actores, especialmente en los roles que le caben a cada uno. Las políticas públicas en este importante sector de la economía no

¿Crisis en Obras Públicas? Oportunidad para avanzar



VÍCTOR RÍOS SALAS
ABOGADO, DIRECTOR
SOCIEDAD CHILENA
DEL DERECHO DE LA
CONSTRUCCIÓN

“A diferencia de lo que se cree, no estamos sólo ante un problema económico, sino uno de carácter institucional, que exige modernizar esta industria y sus actores”.

podrán prosperar sin antes hacer una profunda revisión de todos estos aspectos, que permita a la autoridad política recuperar el rol articulador y técnico que le corresponde de manera exclusiva, y en el que la Contraloría, sin dejar de fiscalizar, limite su actuación a la revisión de la legalidad de los actos de la administración.

Este balance, que debe ser el reflejo de una natural y sana colaboración de todas las partes de un proyecto, propio de una industria madura, necesita ser una cuestión central y del máximo interés del Estado, para lo cual también se requiere la colaboración de los contratistas, pero existiendo reglas claras y ciertas, de manera que los conflictos se resuelvan a tiempo, evitemos que los plazos se extiendan innecesariamente y las obras se posterguen, encarezcan o judicialicen.

En este contexto, resulta muy valiosa la iniciativa que recientemente se ha implementado entre el MOP, el Instituto de la Construcción y la Cámara Chilena de la Construcción, mediante un plan piloto que contempla un Mecanismo de Resolución Temprana de Controversias, lo cual ha sido también validado por la Contraloría General de la República. Sin duda que esta iniciativa está en la senda correcta y esperamos sea el primero de muchos pasos que se den en esta materia.

Sin este esfuerzo mancomunado, con mirada de Estado y con políticas públicas de largo plazo, no será posible sacar adelante los proyectos que se requieren para volver a tener mayores tasas de inversión en el sector, recuperar la productividad perdida y ponernos al día para revertir el creciente déficit de infraestructura de nuestro país.