

(A 20 Dic - 1993)

Obras Públicas

61-3-1

DISCURSO MINISTRO CARLOS HURTADO RUIZ-TAGLE

106º ANIVERSARIO MOP

(Barrabón)

PERIODO PRESIDENCIAL
007689
ARCHIVO

Señor Presidente, por cuarta y última vez me toca celebrar como Ministro el aniversario de esta más que centenaria institución. El tiempo ha pasado rápido. No nos hemos percatado casi de como, lo que en Abril de 1990, cuando nos visitó en nuestra sede para discutir y aprobar nuestros programas, eran sólo proposiciones, se han ido convirtiendo en realidades, como las ideas se han transformado en proyectos y eventualmente en obras. En 1991 y 1992 nos volvió a distinguir con su visita, para verificar como estabamos avanzando y allanar algunos de los problemas que enfrentábamos.

Usted ha seguido más de cerca de lo que ha sido tradicional el accionar de este ministerio, que constituye la principal entidad inversora del país y la palanca más poderosa con que cuenta el Estado para impulsar el desarrollo. Más aún, a fines de Agosto de 1991, rompiendo también en esto con la costumbre de otros gobernantes, anunció al país un programa especial de infraestructura para el período 1991-94 definiendo las principales acciones que su gobierno emprendería a través de todas las agencias públicas que se han coordinado a través del Comité Interministerial de Infraestructura que este ministro tiene la responsabilidad de presidir. Nos acercamos al momento del balance final de lo que ha sido esta administración y consideramos que este aniversario, en que nuevamente nos visita, constituye una excelente oportunidad para darle cuenta de lo que ha sido nuestra gestión y la forma en que se han ido cumpliendo los programas que nos ha encargado.

Al asumir esta administración era patente el retraso de inversiones en infraestructura. No se trata en esta materia de hacer juicios mezquinos sobre el pasado, pero en 1989 el Ministerio de Obras Públicas invertía apenas un 54% de lo que se invertía veinte años atrás. Durante ese mismo período la población se había incrementado en casi un 50%, el producto geográfico en 71%, y la flota de vehículos se había más que triplicado.

La deficiencia era seria y no alcanzaba ribetes más dramáticos sólo porque había sido posible en ese extenso período hacer uso de la capacidad existente, aprovechando mejoramientos potenciales en la productividad, especialmente en un sector que operaba con gran ineficiencia como el portuario, copando la capacidad de fuentes desarrollada históricamente en el sector sanitario y acumulando un deficit en materia de conservación. La carencia era especialmente aguda en el sector urbano donde la infraestructura de transporte se había quedado completamente rezagada y en materia de saneamiento y disposición de aguas servidas.

En el sector rural, el ritmo anual de pavimentaciones que había sido de 360 kms entre 1955 y 1970 disminuyó a poco más de la mitad en la década de los 70 y los 80, e importantes proyectos de regadío en los que el país había hecho esfuerzos significativos y cuya conclusión parecía atractiva permanecían abandonados.

En la Bahía de Concepción la falta de capacidad portuaria se traducían en importantes pérdidas por espera de naves a la gira, y en Valparaíso y San Antonio, mientras las cargas continuaban creciendo en forma acelerada, aún no se iniciaban las obras de reconstrucción de los sitios destruidos por el terremoto de 1985.

La deficiencia en los niveles de inversión era denunciada por organismos independientes tales como el Instituto de Ingenieros de Chile y la Cámara Chilena de la Construcción y se constituía en un cuello de botella grave para una economía que ya mostraba potencialidad y dinamismo.

El desafío que se planteaba a la nueva administración era de gran magnitud. Especialmente en el contexto de una economía que requería de un ajuste para recuperar los equilibrios necesarios y responder a las demandas de una mayor equidad social. Fue a partir de este escenario que la nueva administración debió diseñar su estrategia en este sector. Fue necesario ser comedido en las metas y esforzarse por optimizar la generación y uso de los recursos. Hemos tenido algunos logros que dan motivo a legítimas satisfacciones, pero al ponderar los desafíos pendientes resulta imposible cualquier sentimiento de complacencia y clara la necesidad de redoblar los esfuerzos hacia adelante.

Dentro de los logros que valoramos ha estado el persuadir, al menos parcialmente, a quienes velan por la asignación de los recursos públicos, que una recuperación de los ritmos de inversión en este sector de infraestructura resultaba esencial para hacer posible el crecimiento del país. Usted, señor presidente, que tiene una visión exacta del Chile real, de carne y hueso, encima del cual vivimos, comprendió esto desde un primer momento y se convirtió en persuasivo abogado de esta causa. Así, ha sido posible elevar hacia 1993 la inversión real del Ministerio de Obras Públicas en un 50% con respecto a 1990, sin considerar las obras que el Ministerio desarrolla por mandato como las obras de edificación pública que desarrolla la Dirección de Arquitectura, el Aeropuerto de Pudahuel, las obras especiales en la zona del carbon, y las que se realizan con fondos regionales, que llevan el incremento a cerca de un 80%. Cuando se considera toda la inversión desarrollada dentro del plan de infraestructura el incremento real a 1993 con respecto a 1990 es de 84%. Estamos recuperando así los niveles absolutos de inversión de la década de los 60.

Con los recursos logrados se está desarrollando un programa de gran alcance del cual son testigos todos los chilenos.

Al comienzo de esta administración definimos con bastante precisión las metas a lograr y en general las vamos a cumplir satisfactoriamente.

En vialidad pondremos en servicio aproximadamente 1500 kilómetros de nuevos caminos pavimentados, verdadera revolución silenciosa en las comunicaciones de nuestro sector rural. Para 1993 se habrá más que duplicado la acción que en materia de pavimentaciones se hacía en 1990. Dentro de este kilometraje, hay muchos tramos de gran significación estructural como el camino a Tambo Quemado que une Arica con la Paz o la ruta de los Conquistadores que conecta a San Javier y Cauquenes con Concepción. Fuera de lo anterior, se completarán 171 kilómetros de dobles calzadas, dentro de las cuales la obra de mayor alcance son los 134 kilómetros entre San Fernando y San Javier, incluyendo importantes mejoramientos en los accesos y cruces de las ciudades intermedias.

En la vialidad urbana bajo responsabilidad del MOP, que es la que involucra las conexiones con la red interurbana, se completarán 78 kilómetros de vías nuevas y 12 pasos a desnivel, algunos de gran significación como el nudo de Quilicura. En particular, destaca el esfuerzo hecho para cerrar en el primer semestre del próximo año la Circunvalación Américo Vespucio, cuya construcción se inició hace cuatro décadas.

Se completarán además en el período 20000 metros lineales de construcción y rehabilitación de puentes y pasos superiores y 53000 metros lineales de defensas fluviales tan esenciales en un país que muestra una hidrografía tan rebelde y traicionera como la nuestra. Se ha incrementado además el nivel de actividad con el Cuerpo Militar del Trabajo, desarrollando con su colaboración importantes proyectos en todo Chile, entre estos la finalización del tramo continental de la Carretera Austral que hará posible llegar hasta Puerto Yungay antes de que concluya esta administración.

Del orden de un 55% del total invertido se ha destinado a la conservación y reposición de las vías existentes. Se ha repuesto pavimentos deteriorados en 1400 kilómetros de caminos, carpetas de ripio en 3100 kilómetros y se han materializado sellos asfálticos en 1200 kilómetros.

Consideramos trascendentales los cambios implementados efectuado para modernizar las prácticas de conservación. se encuentra en pleno proceso de desarrollo la modalidad de conservación por contrato de mediano plazo de sectores predefinidos de la red. Ello permitirá que se liciten tareas de conservación que tradicionalmente se hacían por gestión directa, incluso con personal propio del ministerio, liberando recursos humanos para actividades indelegables. Esto, que no reviste espectacularidad aparente, constituye un cambio revolucionario y de implicaciones muy profundas en la conservación. Esperamos que en 1995, esta

práctica esté generalizada en todo Chile. También reviste particular importancia el significativo desarrollo que ha alcanzado el programa de conservación y mejoramiento de las redes secundarias y comunales desarrollado por la vía del programa ISAR (Inversión Sectorial de Asignación Regional) en el cual nuestro ministerio ha sido pionero.

A pesar que haciendo un gran esfuerzo este gobierno ha incrementado los recursos destinados a la vialidad en un 57% entre 1990 y 1993, ello es aún insuficiente para cubrir los déficits acumulados y los requerimientos generados por el vigoroso crecimiento del país. No debe sorprendernos entonces que sean muchos los proyectos de alta rentabilidad e interés que están esperando y que sea necesario insistir en los requerimientos de racionalidad a que están sujetas las inversiones en este sector.

Desde el inicio de esta administración se ha retomado con vigor la acción en materia de regadío, combinando la iniciativa del Estado, indispensable en estos proyectos que son de gran complejidad y exigen el acuerdo de cientos de beneficiarios, con el compromiso de estos de pagar en condiciones razonables de plazo y tasas de interés el valor de las inversiones. Para facilitar la construcción de estas obras se han traspasado a los regantes los beneficios de créditos ventajosos que sólo puede negociar y obtener el Estado.

Hay tres grandes obras de riego en construcción. Se concluirán a fines de este año el Canal Pencahue, que riega aproximadamente 12000 hectáreas de excelente calidad y clima al poniente de Talca y una primera etapa del Embalse Convento Viejo que mejora el regadío de más de 20000 hectáreas en la provincia de Colchagua. Se avanza en la construcción del embalse Santa Juana, a concluirse en 1995, que aprovechará en forma óptima las aguas del río Huasco y dará estabilidad a la economía de Vallenar. Se encuentra en proceso final de elaboración la ingeniería del Canal Laja Diguillín cuya construcción por etapas a iniciarse durante 1994 ya ha sido acordada con los regantes de la provincia de Ñuble.

Se ha desarrollado además, con un financiamiento del Banco Mundial, un programa para la construcción, rehabilitación y mejoramiento de obras medianas y menores de regadío. Como resultado del proceso de subdivisión de la propiedad agrícola que ha vivido el país, canales que antes servían a pocos propietarios grandes ahora están destinados al regadío de cientos y a veces miles de propiedades pequeñas. Ello hace particularmente difícil el manejo de las asociaciones de canalistas y especialmente las labores de conservación, reparación y mejoramiento de los canales. Con este programa, mediante la acción de la Dirección de Riego, se están implementando proyectos destinados a mejorar significativamente la eficiencia en la conducción y aprovechamiento del agua en convenio con las asociaciones de canalistas. También se utilizará este programa para construir obras nuevas de tamaño medio y de gran

interés económico y social. Ejemplo de lo que se ha hecho con este programa es la rehabilitación del Embalse Lliu-Lliu, cuya precariedad no sólo impedía su plena utilización sino que en caso de crecidas amenazaba la seguridad misma de la ciudad de Limache, o el mejoramiento del Canal Buzeta, lleno de filtraciones en un valle, como el Choapa, en el que pequeñas cantidades de agua pueden hacer la diferencia entre la prosperidad y la ruina. Hay otros proyectos de este tipo en proceso de implementación.

En materia de puertos se puso en marcha, con el apoyo del Banco Mundial, que no sólo proporciona un financiamiento adecuado sino que garantiza la eficiencia de las inversiones, un programa de emergencia de recuperación y afianzamiento de la capacidad portuaria. En forma acelerada se rehabilitó el muelle Barón en Valparaíso, no sólo ampliando la capacidad sino que asegurando el sistema de puertos de la V región, de estabilidad muy precaria, ante la eventualidad de un nuevo sismo. Se concluyó también a comienzos de 1992 la construcción de un nuevo sitio en San Vicente que ha aliviado en forma significativa la congestión que se sufría en dicho puerto. Se completó la ingeniería y se inició la construcción de 3 sitios en el puerto de San Antonio, el 1 Sur y el 2, que deben quedar listos antes de que concluya esta administración y el 3, un excelente sitio para contenedores, requerido con urgencia, que debe concluirse en el segundo semestre de 1994. La puesta en servicio de estos sitios proporcionará la capacidad adicional necesaria para hacer posible la rehabilitación y mejoramiento de los sitios 1,2, y 3 de Valparaíso que debe iniciarse a mediados del próximo año. Entretanto se dará inicio en el segundo semestre de este año a la demolición de almacenes y mejoramiento del pavimento de las explanadas de respaldo de estos sitios lo que incrementará sustancialmente la capacidad de manejo de carga, especialmente la containerizada, del puerto de Valparaíso.

Las inversiones envueltas en este programa son de 109 millones de dólares. Ellas serán enteramente recuperadas con los ingresos de tarifas que genera la carga que circulará en estas instalaciones portuarias, de modo que no significan peso alguno, como algunos pretenden, sobre quienes contribuyen con impuestos al Estado.

Mientras el Estado desarrollaba este programa, el sector privado, dando muestra de su confianza, no sólo en la economía nacional, sino en la seriedad de la política portuaria que se implementa, ha puesto en marcha 7 nuevos terminales en distintas regiones del país: Caleta Coloso de minería Escondida, Caldera, Ventanas, Puchoco en Coronel, Corral, Calbuco y el muelle de Magallánica de Bosques en Bahía Catalina. Hay, además, varios proyectos iniciados o por iniciarse en los próximos meses tales como: Mejillones, Oxiquim en la Bahía de Quinteros, Lirquen, Coronel y Punta Arenas. No está demás recordar, señor Presidente, que nunca en la historia de Chile se habían en un período tan breve

desarrollado inversiones privadas de tanta magnitud en los puertos.

Simultaneamente con lo anterior, la Dirección de Obras Portuarias ha estado desarrollando, en conjunto con la Subsecretaria de Pesca, un programa de mejoramiento y construcción de puertos y caletas pesqueras, con un alto impacto económico y social en las distintas regiones del país. Se han concluido 34 obras y están en proceso de desarrollo 18. Entre estas pueden mencionarse: obras en Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Coquimbo, Los Vilos, Valparaíso, Juan Fernandez, San Antonio, Matanzas, Isla de Pascua, San Vicente, Coronel, Lota, Lebu, Arauco, Niebla, Bahía Mansa, Ancud, Quellón, Puerto Cisnes, Puerto Aisén, y Puerto Natales.

La Dirección de Arquitectura, de gran tradición y prestigio, se ha convertido en la segunda en importancia del ministerio tanto por el volumen de recursos invertido como por la cantidad de obras que materializa.

Cuando se recibió esta administración, la principal obra en marcha era el Congreso Nacional en Valparaíso, de gran complejidad. Su conclusión en forma ordenada y sin conflictos constituye un logro digno de destacarse.

A partir de 1990 la acción del gobierno en materia de edificación pública se orientó fundamentalmente al mejoramiento de la infraestructura en sectores vitales para la calidad de vida y el desarrollo social de nuestros compatriotas: escuelas, postas, hospitales, liceos, cuarteles de policía, y edificios públicos de distinta índole distribuidos a lo largo de todo Chile. En la parte de este programa que se ha desarrollado a través de la Dirección de Arquitectura de este ministerio, se gastarán durante su período de gobierno, señor presidente, del orden de 280 millones de dólares. Son 2500 obras de la más diversa índole y envergadura, diseminadas en todo el territorio nacional, incluyendo los puntos más apartados y lejanos, cuya materialización ha exigido al máximo los recursos humanos y físicos de esta Dirección.

Una muestra es ilustrativa de su significado: Restauración de la ex Aduana de Arica, Prefectura de Carabineros de Iquique, Escuela Básica Sector Norte de Antofagasta, Policlínico de San Pedro de Atacama, Hospital de Diego de Almagro, Internado de Niñas de Ovalle, Liceo de Quillota, Gobernación de Isla de Pascua, Escuela de Carabineros de Santiago, Internado Nacional Barros Arana, Centro de Detención Modelo Colina 2, Liceo de San Francisco de Mostazal, Comisaria de Rancagua, Hospital de Rengo, Teatro Municipal de Talca, Gobernación de Linares, Hospital de Tomé, Complejo Aduanero de Puyehue, Restauración del Fuerte Niebla, Escuela Internado de Quicaví, Feria Artesanal de Quellón, Posta Rural Puerto Bertrand, Complejo Educacional de Chile Chico, Edificio Multiuso de Lago O'Higgins, Prefectura de Investigaciones

de Punta Arenas, Comisaría de Puerto Williams.

Chile dispone a lo largo de su territorio de 15 millones de metros cuadrados de edificios públicos, sin incluir los relacionados con la defensa nacional. Durante esta administración se construirán 750.000 metros cuadrados adicionales. El impacto que tiene este patrimonio físico sobre la apariencia de nuestras ciudades y pueblos y sobre el paisaje urbano, y la importancia que su conservación adecuada representa para el bienestar y productividad de sus usuarios, ha llevado al Ministerio a definir una política nacional de gestión y administración racional de la edificación pública para lo cual se ha elaborado un catastro que hará posible racionalizar las intervenciones que se requieren. En esta materia cabe el mismo tipo de racionalización que en materia de inversión pública se exige en otros sectores.

Para Chile el transporte aéreo se ha convertido en una actividad vital. De ella no sólo depende el dinamismo de su economía abierta al mundo, sino que además de manera muy sustancial el proceso de descentralización económica y administrativa y la vitalidad del desarrollo regional. Los aviones han dejado de ser un lujo, mueven dentro y hacia fuera de Chile millones de pasajeros y miles de toneladas de carga al año. Para nuestras regiones una combinación entre buses y aviones han reemplazado lo que fueron los trenes de pasajeros de antaño. Ello justifica los esfuerzos para mejorar y consolidar las pistas y terminales de nuestra red de aeropuertos principales sin las cuales esta modalidad de transporte resulta imposible. En estos años se han efectuado labores de cierta significación en los aeropuertos de Arica, Antofagasta, La Serena, Santiago, Isla de Pascua, Chillán, Concepción, Los Angeles, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Natales y Punta Arenas, y trabajos de mejoramiento en muchos aeropuertos pequeños esenciales para el acceso y comunicación de las regiones apartadas. A este propósito se han destinado 22 millones de dólares entre 1990 y 1993, sin considerar lo destinado a la construcción del nuevo terminal en Merino Benitez que el ministerio está ejecutando por mandato.

Poco antes del inicio de esta administración había culminado un último intento fracasado de contratación de un nuevo terminal de pasajeros para Pudahuel. A la licitación de una concesión para la construcción de un nuevo terminal se presentó una sola oferta válida con un proyecto que no resultaba atractivo e implicaba no sólo ceder a título gratuito una actividad rentable sino que incrementar de un modo significativo las tasas aeronáuticas que pagan los usuarios. La situación existente a la fecha y las proyecciones de tránsito, que han resultado conservadoras a la luz del crecimiento real que se ha dado durante estos años, indicaban que no podía postergarse una solución de largo plazo.

Se examinó, con el apoyo de los mejores expertos internacionales, los requerimientos reales de ampliación y se definió con precisión la naturaleza del proyecto requerido. Se organizó un concurso oferta para la elaboración de un proyecto detallado de lo que debía ser el nuevo terminal en el largo plazo y en su primera etapa de ampliación. Se seleccionó y contrató la ingeniería y planos de detalle de un proyecto liviano, moderno, funcional y transparente, que permite el desarrollo en forma modular de nuestro principal aeropuerto durante los próximos 30 años a medida que la demanda lo haga necesario. Se definió un esquema de ejecución y financiamiento que asegura que este proyecto se podrá desarrollar sin que sea necesario incrementar las tarifas y tasas aeronáuticas ni echar mano a los impuestos que pagan todos los chilenos. La construcción de la primera etapa se dividió en dos contratos, para adelantar en las fundaciones mientras se completaba la ingeniería de detalle. En estos momentos el contrato principal se encuentra avanzado permitiendo anticipar que a fin de año podremos entregar el nuevo terminal. El proceso completo ha sido complejo y no ha estado exento de dificultades. Las hemos vencido y estamos seguros que, al final del camino, los chilenos podrán sentir orgullo de esta nueva puerta de entrada a nuestra patria.

Al iniciarse esta administración acababa de dictarse, en forma que podría calificarse de bastante apresurada, una nueva legislación que modificaba radicalmente la institucionalidad del sector sanitario. Se creaban sociedades anónimas para administrar los servicios sanitarios en cada una de las regiones, de propiedad de Corfo, que no tenía ninguna experiencia en esta materia, y se establecía una nueva Superintendencia de Servicios Sanitarios dependiente de este ministerio, que era la institución que hasta la fecha había manejado este sector. Creemos que constituyó una decisión acertada del nuevo Gobierno implementar, no obstante las dificultades que involucraban, estos cambios. A la fecha las empresas, a pesar que tienen mucho que mejorar, se han, en general, consolidado. Se han implementado esquemas racionales de tarifas y subsidios en forma realista pero prudente. Se ha desarrollado en las distintas regiones un plan importante de inversiones que, para el conjunto del país, involucra un incremento en el total invertido a 1993 de 90% con respecto a los niveles de 1989 (revisa Conca) y se encuentran en proceso final de revisión los planes de inversión de largo plazo que definen las responsabilidades de servicio de cada una de estas empresas.

Por mandato legal, a este ministerio le corresponde efectuar a través de la Dirección General de Aguas la regulación de los derechos de agua en todo el territorio nacional y la recopilación y análisis de la información hidrológica básica necesaria para definir políticas y acciones en este sector que resulta cada vez más importante y crítico tanto desde el punto de vista del desarrollo como del manejo del medio ambiente. Se ha hecho un esfuerzo muy especial por avanzar en la regularización de los títulos de dominio sobre las aguas para miles de propietarios

en todo Chile. Se estima que al finalizar esta administración se habrá regularizado la situación legal de 18.000 títulos. Se han desarrollado diferentes estudios para tener un conocimiento más acabado de la disponibilidad y uso de recursos de agua en diferentes cuencas del país. Se ha preparado y se encuentra en discusión en el Congreso un proyecto de ley para modificar algunos aspectos en que el Código de Aguas muestra deficiencias tales como la forma de constitución de nuevos derechos de agua y la administración y manejo moderno de las cuencas hidrográficas. Se encuentra además en elaboración un programa con el apoyo del BID para estimular el desarrollo de proyectos de mejoramiento para seis de las cuencas más importantes del país: San José, Aconcagua, Maipo, Maule, Imperial, Las Minas. Se ha obtenido un Grant del Banco Mundial para desarrollar un programa de racionalización y estudios sobre la cuenca del Bio-Bio.

La lata exposición anterior muestra cuan intensa ha sido la actividad operativa desarrollada por el ministerio durante estos años. Se ha recuperado lo que era la acción de esta institución en sus mejores tiempos. Sin embargo, más allá de este esfuerzo, interesa destacar también el desarrollo sistemático de una política cuya finalidad es modernizar la acción tanto pública como privada en el sector de infraestructura. Creemos que ella está llamada a generar cambios muy profundos en el mediano y largo plazo.

Virtualmente desde el primer día de esta administración, se iniciaron los estudios para establecer un marco adecuado a la participación del sector privado en el financiamiento y administración de obras públicas por el sistema de concesión. Se definió el tipo de proyecto más apropiado para esta modalidad y las reformas legales necesarias. Se trabajó en paralelo en la preparación de los antecedentes técnicos de los proyectos a licitar y en el trámite legislativo de una nueva ley. A mediados de 1991 teníamos la ley y, previa aprobación de un reglamento y bases de licitación por la Contraloría, fuimos capaces de llamar a la primera licitación en junio de 1992. A pesar del escepticismo de algunos, el resultado fué todo un éxito. Ya estamos en condiciones de inciar la construcción de la primera obra licitada, el tunel El Melón. Recientemente, se ha llamado a licitación un segundo proyecto, el Camino de la Madera, y esperamos licitar antes que concluya este año 6 proyectos más: el camino a Farellones, el acceso Norte a Concepción, la autopista Santiago San Antonio, la pavimentación entre Puchuncaví y Nogales, una nueva conexión a Valparaíso por La Dormida, y una nueva conexión entre Cartagena y Algarrobo por el interior.

El total de los proyectos que se espera licitar antes de que concluya esta administración involucran inversiones por aproximadamente 200 millones de dólares, el equivalente a más de un 60% de la inversión anual actual de la Dirección de Vialidad. Hay además 13 proyectos en cartera que involucran inversiones estimadas por aproximadamente 600 millones de dólares y que deben ser

desarrollados entre 1994 y 1998.

Para el sector sanitario también se ha hecho un especial esfuerzo en el desarrollo de concesiones para atraer inversiones del sector privado. Se ha asignado una concesión para el desarrollo de los servicios en el litoral Sur de la Quinta Región. Se está llamando a una para el desarrollo del Litoral Norte de la misma. Se están preparando las bases para la licitación de una planta de tratamiento en Santiago Sur y para el desarrollo de los servicios sanitarios en Valdivia. Esta es un área especialmente promisorio para la participación del sector privado.

Entretanto, una Comisión Interministerial que preside el Ministro de Transportes, afina la normativa para facilitar las concesiones en el sector portuario, en especial dentro de los puertos que maneja EMPORCHI. Ello no ha sido obstáculo, como ya se hizo ver, para que se hayan materializado muchos proyectos concretos privados en este sector.

¿Puede esto, señor presidente, considerarse inmovilismo en la apertura de nuevos espacios al sector privado?

También se ha seguido una política sistemática para mejorar la eficiencia y productividad del ministerio. Hay de partida un índice que muestra elocuentemente los logros obtenidos. Entre 1990 y 1993 la inversión real por funcionario ha crecido en un 75%. Durante este período, bajo la conducción de la Subsecretaría se ha implementado una moderna política de personal, con mejoras en la definición de funciones y asignaciones a tareas específicas dentro y entre las Direcciones operativas, lo que hizo necesaria la dictación de una ley miscelánea especial para el Ministerio de Obras Públicas, con un fortalecimiento de la política de capacitación que ha permitido incrementar en más de tres veces desde 1990 el número de funcionarios capacitados, con una intensificación en las políticas de seguridad que han llevado a la Asociación Chilena de Seguridad a distinguir con un premio especial a nuestro Subsecretario, con un mejoramiento en las políticas comunicacionales y en los sistemas de selección y promoción del personal.

Para cuidar en forma sistemática los impactos ambientales de las obras y acciones que desarrolla el Ministerio se creo bajo la Subsecretaría una Unidad de Medio Ambiente, que ha promovido numerosas acciones concretas en las diferentes direcciones operativas y ha representado al Ministerio en instancias de coordinación creadas por el gobierno para resolver problemas de contaminación. Esta unidad ha preparado una normativa de impacto ambiental para proyectos del MOP y guías metodológicas de gran utilidad para su aplicación. Ello ha convertido al MOP en un organismo pionero en estas materias. También bajo la Subsecretaría se creó una Unidad de Proyectos Sociales, que ha desarrollado una

intensa actividad especialmente en los proyectos pesqueros, de regadío, de vialidad rural, de construcción de ciclovías y otros. Finalmente, se ha implementado un completo plan de modernización de los sistemas de informática y computación y de los sistemas de comunicaciones.

Este último año de gobierno ha sido igualmente intenso que el primero en nuestra preocupación por el futuro. No estamos meramente concluyendo obras. Estamos preparando los programas de inversión de largo plazo que deben servir de base para la acción de los próximos años. Esperamos completar antes de fin de año un completo plan de infraestructura para todo Chile. Particular atención se ha prestado a la definición de la infraestructura necesaria en la macroregión central en que reside un 60% de la población nacional, donde los desafíos son más complejos. Los análisis efectuados hasta el momento sugieren que si, como esperamos, se mantiene el dinamismo de nuestra economía y se materializan las proyecciones de inversión del sector privado, al sector público le corresponderá en los próximos 20 años organizar y materializar en parte importante un programa de inversiones en infraestructura de varias decenas de billones de dólares. Los antecedentes que manejan nuestros especialistas indican que si se desea lograr una calidad de vida acorde con los niveles de ingreso que ira adquiriendo la población y alcanzar los niveles de productividad requeridos por una economía que debe competir con las más avanzadas del mundo, es ineludible la complementación de la inversión pública con la privada. Se están identificando los proyectos concretos que son necesarios y las estrategias para su implementación. Se busca convertir un debate que historicamente ha estado marcado por las generalidades en una discusión operativa de la que puedan surgir decisiones precisas de política.

Finalmente creemos que la institucionalidad también debe modernizarse. Esta es una preocupación que se ha mantenido desde el inicio mismo de nuestra gestión de gobierno. Como usted sabe, señor presidente, fue una decisión consciente no entrar en la reforma institucional de fondo durante este período de transición, pero sí hacer los análisis y estudios necesarios para abrir el camino a una modernización para el futuro. Se ha trabajado intensamente durante estos años en esta materia, la verdad es que hay más de una visión con respecto a las alternativas posibles y las estrategias para implementarlas, ellas se encuentran bien definidas e ilustradas para una discusión seria. Sobre lo que existe unanimidad es que de una u otra manera este es un problema que deberá abordarse. Existen duplicaciones que inmovilizan y vacíos que generan peligrosas ausencias, que no pueden continuar.

Ha sido un gran honor servir en esta más que centenaria institución bajo su mandato, no sólo para este ministro sino que para todos los funcionarios de su confianza y creo que también para el resto del personal del ministerio. Entre los logros hay uno que

quisiera destacar por encima de los demás. Cuando llegamos muchos de nosotros ni siquiera habíamos tenido la oportunidad de conocernos con anterioridad, éramos de profesiones distintas, de edades diferentes, de ideologías que se habían confrontado en forma aguda en el pasado, algunos habían trabajado en esta institución por largos años, otros ni siquiera la conocían. Hoy, cuando vamos acercándonos a la meta, lo digo con mucha satisfacción y orgullo, somos un grupo de amigos que tenemos una visión común de nuestros desafíos y tareas, que manteniendo nuestras identidades hemos descubierto lo enriquecedor que es el diálogo en un clima de confianza, sinceridad y por que no decirlo buen humor. Ha sido un agrado trabajar juntos, y un privilegio haber podido servir a Chile durante estos años.