

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

PERIODO
PRESIDENCIAL

006253

ARCHIVO

TAREAS ESPECIALES PARA 1992

El Ministerio sostiene que Presupuesto es insuficiente en diversos rubros. Destaca en particular que gastos en vialidad, de acuerdo con estudio del Banco Mundial, debiera ascender a US\$ 340 millones al año (60% en conservación) en tanto que el Presupuesto de 1992 asigna sólo US\$ 260 millones (de este déficit de 80 millones, 60%, o sea US\$ 48 millones sería insuficiencia de conservación).

Frente a este problema, debe considerarse lo siguiente.

1. Es absolutamente imposible en virtud de los compromisos macroeconómicos asumidos ante el país aumentar el gasto público más allá del Presupuesto, aunque los ingresos fiscales efectivos sean superiores a las estimaciones presupuestarias. Cualquier holgura deberá ahorrarse para lograr el aumento en 50% del ahorro público comprometido por el Gobierno.
2. Por el contrario, si las holguras no se produjesen en magnitud suficiente para elevar el ahorro público o si se presentara alguna nueva situación de emergencia, debiera haber un colchón para enfrentar tal problema. Segpres sugiere que el colchón podría formarse con 20% inversión arquitectura (US\$ 20 millones), eventual retraso en camino a Bolivia por retraso del lado boliviano (5 millones) y una reducción del 2% en ritmo avance obras en general (5 millones), vale decir US\$ 30 millones.

Estas opciones deberían analizarse por MOP y Hacienda con el Presidente antes del término del 1er. semestre.

3. Estimular y acelerar proyectos con participación privada vía concesiones.
 - a. Obras sanitarias en el litoral playero.
 - b. Túnel El Melón.
 - c. Camino La dormida (entregando quizás peajes existentes).
 - d. Ruta 78 (Leyda - Agua Buena)
 - e. Mirasol - Valparaíso
 - f. Acceso Norte a Concepción
 - g. Nacimiento-Concepción (camino forestal)
 - h. Otras ofertas: ¿Antofagasta - Salta?
 - i. ¿Inversiones nuevas en puertos Emporchi?
 - j. ¿Alguna posibilidad en riego?
 - k. ¿Camino Cauquenes-Quirihue, aunque signifique retraso?

4. Preparar en el primer semestre el programa de inversiones para 1993 y primera aproximación 1994, involucrando desde el comienzo a Mideplan y Hacienda.
5. Camino a Bolivia. Revisión situación a fines del primer semestre: hay presunciones de atraso por el lado boliviano. Esto se refiere al tramo Parinacota-Tambo Quemado (32 kms. con costo \$ 2.600 millones).
6. Camino Cauquenes-Quirihue, 45 kms. con costo \$ 3.200 millones no tendría interés para sector privado, debiera comenzarse en 1993 aunque no se termine.
 - 6.1 Se debe acelerar el tramo de circunvalación Parque del Recuerdo-Quilicura para terminarlo antes de 1994.
7. Establecer un grupo de trabajo entre Obras Públicas, Mideplan, Hacienda para ver posibilidad simplificar proceso de evaluación y aprobación de proyectos; debiera participar en esto algún representante del grupo de Mejoramiento de la gestión pública creada en Interior.
8. Verificar si están resueltos los problemas que han producido rechazo y atrasos en toma de razón de adjudicación de propuestas por Contraloría.
9. El programa de vialidad urbana debe analizarse en conjunto con Vivienda y a partir de 1993, con los gobiernos regionales, porque Vivienda aporta un criterio de desarrollo urbano y de requerimientos por construcción de viviendas.
10. Una red secundaria de caminos y parte de las inversiones en conservación de caminos regionales y provinciales debería, para 1993, desplazarse a la decisión de los gobiernos regionales y financiamiento por F.N.D.R.
11. Se tramitará, en conjunto con Transportes, el proyecto de pesos por ejes ya enviado al Congreso.
12. Analizar con Hacienda la posibilidad de acelerar el embalse Santa Juana en 3ª Región, porque si se terminara en el verano de 1994 se ganaría un año de llenado y además se completaría así durante actual administración.
13. Revisar prioridades en materia de obras de riego. Hay razones para pensar que obras como el Canal Linares (estudio de factibilidad en curso se terminará en diciembre de 1992, Presidente cree debe comenzarse durante este período, interesa a Jarpa) con costo de US\$ 70 millones, Victoria-Traiguén en 9ª Región (estudiar factibilidad en abril, 60.000 hás. con costo US\$ 30 millones) podrían incorporarse al Banco Mundial y que se extiende a tierras mapuches.

En el caso de Laja-Diguillén (63.000 hás, US\$ 80 millones) es importante para la 8ª Región, podría mobilizarse a potenciales regantes y obtener recursos.

14. Se estudiará proyecto de embalse La Puntilla del Viento ubicado en garganta del Monte Aconcagua y en camino hacia Portillo. Su viabilidad dependerá del financiamiento y de su evaluación relativa a otros proyectos.
15. Se acelerará la negociación con españoles de Puerto Valencia que coordina J. Marshall (Ver transporte); en caso de que fallen hay interés de la Armada.
16. Hay 52 proyectos de caletas pesqueras con costo de \$3.500 millones que debieran derivarse al F.N.D.R. y a gobiernos regionales. Para formular propuesta concreta debería constituirse un grupo de trabajo MOP-Subsecretaría de Pesca con la misión de hacer una sugerencia concreta antes del término del primer semestre.
17. Se continuará avanzando en el Proyecto Pudahuel. Debiera en el curso del año actual precisarse ubicación, oportunidad y costo de la construcción de una 2ª pista, y al mismo tiempo, afinar la reparación de la pista existente, de modo de evitar una posible crisis.
18. Se deberá constituir en el mes de marzo un grupo interministerial con MOP-Agricultura-Economía-Comisión Nacional de Energía para estudiar las modificaciones necesarias al Código de Aguas, el problema del manejo de cuencas, la participación de las asociaciones de canalistas, etc. En este grupo debiera estar presente Segpres.

**REUNION DE EVALUACION DE METAS MINISTERIALES 1991
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**

Contenido de la Reunión

Acuerdos, Compromisos, Tareas Pendientes

La meta diseñada para el Programa Nacional de Infraestructura fue de US\$ 2.300 millones para el período 1991-1994. Entre 1991 y 1992 la meta a implementar era de US\$ 1.000 millones y se van a materializar US\$ 966 millones, lo que obedece a un recorte de US\$ 40 millones que viene del Ministerio de Hacienda. Sin embargo lo anterior no es muy significativo dado que el presupuesto promedio del MOP es de alrededor de US\$ 600 millones, lo que implica una pequeña diferencia.

Se destaca que, en general, los sectores en donde se invierte generan sus propios ingresos. Por ej: las obras sanitarias y de agua potable, y puertos a través de tarifas; las obras viales a través de la tributación de la gasolina y de los peajes; asimismo las obras de regadío con esquemas similares. Es decir es un Sector que también genera ingresos importantes. La materialización de la inversión pública durante el año 1991 fue del 98% de lo presupuestado. Las grandes licitaciones se atrasaron un poco por el proceso que se requiere desde ir al Banco Mundial, luego al BID, y por último a la Contraloría General de la República. Respecto al futuro en este aspecto, se acaba de firmar un crédito nuevo con el BID. Sin embargo, el hecho de que el BID requiera revisar los proyectos antes de adjudicar las licitaciones, implica 3 meses más de tiempo en el proceso total de aprobación. En este sentido, la generación de proyectos por parte del MOP ha aumentado de manera importante, duplicándose en 1991 respecto 1990 (163 y 82 respectivamente). Otro monto de importancia es el que se destina anualmente a emergencias: alrededor de \$ 9.500 millones.

Por otro lado, el programa de vialidad, siendo bajo, significa un incremento significativo respecto de 1990 (desde un 18,9% en 1991 hasta un 36,1% en el 1992).

El MOP, a través de su Dirección de Planificación, debe preparar un estudio con series consistentes que grafique cómo se movió el Sector Infraestructura durante las últimas 2 décadas (hasta 1991). Esto es válido tanto para el Sector Público (corrigiendo lo referente a empresas de agua potable que han sido traspasadas), como por último para el Sector Privado.

S.E. recuerda que es importante que las licitaciones no se atrasen. Ante esto el Ministro de Obras Públicas señala que el proceso es tremendamente complejo, dado que los proyectos de ingeniería tienen que ir a Mideplan donde se estudia su factibilidad, después a la banca internacional, y luego al Ministerio de Hacienda para terminar en la Contraloría General de la República. Para el

El BM hizo un estudio que calcula que la inversión en vialidad debería ser de US\$ 340 millones al año, de los cuales el 60% debiera ir a mantenimiento. En la práctica la ejecución de este número es US\$ 260 millones, es decir estamos US\$ 80 millones más bajo de lo que se debería gastar, lo que implica US\$ 80 millones que se acumulan año a año. El programa de nuevas pavimentaciones entregó en el año '90, 237 kms; en el año '91, 294 kms; en el '92, 150 kms; y en el '93, 600 kms. Es decir, en el período van a entregarse cerca de 1500 kms, es decir casi duplica los 4 años anteriores, en que fueron sólo 800 kms. Además se dejan iniciados para el próximo gobierno los programas de pavimentación que deberán seguir adelante.

Un tema importante es revisar con Bolivia cómo han avanzado ellos en el proyecto de carretera entre Bolivia y Chile. Nosotros estamos avanzando en la parte Putre-Choquelingue-Parinacota, faltando Parinacota-Tambo Quemado (que son 31,6 kms a \$ 2.600 millones).

Otro tema es el camino Cauquenes-Quirihue (unos 45,3 kms a \$ 3.200 millones), que se ejecutaría idealmente por concesión pero esto podría atrasar el proyecto.

En cuanto a las **dobles calzadas** se está trabajando en las vías Concepción-Coronel, Copiapó-Paipote, y Penco-Lirquén. Referente a la carretera de la Fruta, falta el tramo Leida-Agua Buena que no tiene financiamiento, que son sólo 20 kms para terminar el camino, con un costo de 12 a 15 millones de dólares.

Respecto a **vialidad urbana** se puede destacar el acceso a la ciudad de Santiago, en donde se está avanzando en la parte correspondiente a la Circunvalación A. Vespucio. Sólo una parte, entre Parque del Recuerdo y Quilicura, no va a ser mejorada durante este Gobierno. Esto implica que si bien la conexión existiría, no sería de la

presente año, 2 tercios de los proyectos ya están aceptados por el BID y BM y por el Ministerio de Hacienda, en su mayoría proyectos de arrastre. En cuanto a los proyectos de vialidad un 94% ya están decretados.

Esto todavía no tiene financiamiento y está postergado para 1994, producto de que Bolivia no avanza. En Agosto de 1992 se deberían chequear avances.

S.E. dice que no importa que esto quede solo comenzado, pero no hacerlo con financiamiento directo que no existe.

Es bastante importante terminar este tramo, por lo que hay que estudiar como conseguir que el Ministerio de Hacienda permita acelerar

misma calidad.

algunos financiamientos.

En cuanto a **conservación vial** no se está bien, pues gran parte de los caminos tienen problemas.

En relación a **puertos**, gran parte no están en condiciones para el volumen de carga que tienen hoy día. De manera de avanzar en este aspecto, existe un convenio con el gobierno japonés para hacer un diagnóstico de puertos y caminos forestales.

Con respecto a la denominada **red secundaria**, el FNDR está aportando \$2.600 millones para distribuirlos por regiones.

En cuanto al tema **institucional** se propone constituir la Dirección de Vialidad en una especie de Corporación, de manera de otorgarle flexibilidad con respecto a las recomendaciones del personal. En general cuenta con profesionales bien calificados pero presenta una alta rotación (8 a 9% anual de los profesionales con 5 años de servicio). La idea es tener un esquema más liviano a nivel central con remuneraciones acordes, y con personal más descentralizada.

Este es un tema que requiere un detenido análisis.

Referente a la **Ley de Pesos por Eje**, ésta ya se encuentra en el Senado y el MOP propondría una indicación facultando al Ministro, y al Presidente de la República, para remover de su cargo a funcionarios de vialidad que estén asociados en corrupción en materia de peaje.

Respecto al **Programa de Concesiones Viales**, existen alrededor de US\$ 180 millones en proyectos a ser licitados. Se pueden detallar: (a) Túnel El Melón y el camino La Dormida-Quillota, que son atractivos y rentables social y privadamente, con un túnel de 4 kms; (b) la ampliación de la red 68 y la ruta 5 troncal (se licitarían ambas por tarifa y por plazo). En cuanto a la concesión de la ruta 68 que es un nuevo acceso a Santiago, Leyda y Agua Buena, se debe incluir el camino Mirasol-Valparaíso; (c) Cauquenes-Quirihue que puede ser viable, si se integra la entrada Norte a Concepción (es decir si se incluye en un paquete mas rentable) para subsidiar esta

parte. Se debe destacar que el tráfico por la ruta 68 ha aumentado un 30% respecto de lo proyectado, y el acceso Norte a Concepción (que es un proyecto bastante atractivo) estaría en estudio para fines de 1992.

En cuanto a **proyectos de riego, Pencahue** está en plena ejecución, entregándose en Agosto de 1992 unas 3.400 hás; en Marzo de 1993 otras 2.200 hás; y en Agosto de 1993 el saldo. Se debe destacar que existe coordinación entre la Comisión Nacional de Riego y el Ministerio de Agricultura a este respecto, subsistiendo algunos problemas. La complicación sería respecto de si los regantes de bajos ingresos negocian mejor con el MOP o con el Ministerio de Agricultura. En cuanto a **Santa Juana** se comenzaría en Junio de 1992 para terminar a fines de 1994. Respecto a **Convento Viejo**, la licitación será en Abril de 1992, y la adjudicación en Junio del mismo año, para concluir en Septiembre de 1993 (el costo es de US\$ 8 millones). Las tareas a este respecto son mover unas torres de Endesa (a su costo) y negociar con los regantes. Son 26 millones de m³ que regarán 16.000 hás físicas, de las cuales 10.000 hás son de nuevo riego. El proyecto cuesta US\$ 80 millones en general hasta su etapa final. En cuanto a **Laja-Diguillín** que tiene financiamiento japonés y del Exim Bank existen varios problemas. En particular problemas ambientales importantes; con ENDESA (que saca agua a deshora lo que desoptimiza el sector eléctrico); de tipo jurídico; y con los regantes del Laja. Para la VIII región este es un proyecto estructurante porque tiene caminos y con esto queda funcionando, pero se deben resolver los problemas para que no se atrase. Este canal regaría 63.000 hás., lo que lo hace muy relevante. Con respecto al **Canal Linares**, se trata de un proyecto muy atractivo, que debiera ser iniciado antes del 11 de marzo de 1994. Tanto el análisis técnico del recurso agua, como el estudio de factibilidad y el crédito están en proceso, los que debieran terminarse en Diciembre de 1993. Hacia fines de 1993 se contratará la ingeniería y su costo sería de US\$ 70 millones. El área a regar sería de 140.000 hás, es decir unos US\$ 500 por

En cuanto a **Santa Juana**, es posible entregarlo al inicio de 1994 ganándose un año de llenado, por lo que se sugiere terminarlo antes del 11 de marzo del 94. Esto requeriría acelerar la entrega de los recursos, que ya están asignados.

há regada. En general los proyectos de canales son más baratos que los de embalses (US\$ 500 por há. vs US\$ 2.000 por há.). En este sentido es imprescindible ligar al Banco Mundial a proyectos grandes.

En cuanto al **Embalse Puclaro**, se trata de un proyecto cuestionado pues tiene rentabilidad sólo para un embalse de 40 a 50 millones de m³. El estudio se iniciaría en marzo de 1992, para lo que se propone un embalse de regulación anual, y el diseño se haría en el tercer trimestre del 1992. Este proyecto implica mejorar el riego de 25.000 há a un costo de US\$ 75 millones.

En relación al embalse de **Victoria-Traiguén**, se trata de un gran proyecto para la IX región. Se encuentra en etapa de factibilidad y participa en el crédito de obras medianas del Banco Mundial. Su impacto es sobre zonas mapuches, regando 60.000 há a un costo de US\$ 30 millones.

Se está estudiando el proyecto de embalse **La Puntilla del Viento**, ubicado en la garganta del Monte Aconcagua, y en camino hacia Portillo. Se trata de un proyecto de gran interés y no crea problemas a los regantes existentes del Valle del Aconcagua.

Se debe destacar que si el MOP cuenta con algunos recursos adicionales se pueden dejar iniciadas obras muy importantes para el futuro, pero es necesario optar por cuales se empieza.

Referente a materia de **puertos** se puede decir que: (a) En **Valparaíso** se está avanzando por etapas porque no se puede paralizar el puerto, y también en el desplazamiento de un pilar en Barón. (b) En el caso de **San Antonio**, el Sitio Sur está atrasado un par de meses con respecto a 1992, y debido al ajuste presupuestal se entregaría antes del 11 de diciembre del 93. Respecto a los pescadores artesanales de existen problemas con una propuesta del diputado Soto y hay que estudiar cuál es el problema exacto. Básicamente son requerimientos de espacio para la pesca, lo que ha hecho que se estudie una dársena en una

poza, por lo que hay que darle una solución a corto plazo a los pescadores mientras se construye el puerto. (c) Con respecto a **Punta Arenas**, se considera que este proyecto es importante desde un punto de vista geopolítico y de desarrollo regional, además de una aspiración sentida de la zona. Para este proyecto el MOP cuenta para este año \$ 12 millones asignados. Por otra parte se están construyendo varios puertos **privados** como son: Caldera, Ventana, Lirquén (US\$ 35 millones), Puchoco en Coronel, Corral en Valdivia. Se están estudiando puertos también en Coronel y Lota. En otras palabras la participación privada en materia de puertos ya es una realidad. Se pueden mejorar las definiciones pero se está avanzando. Una filosofía es optimizar las inversiones en general en puertos y no tener exceso de capacidad y la otra es tener un poco más de holgura, mayor competencia, y por ende mayor tranquilidad. Esta última es la que se está utilizando.

En cuanto a **Caletas Pesqueras**, Lo anterior porque a la fecha hay 52 proyectos que totalizan \$ 3.500 millones. Este tipo de proyectos, de reducido tamaño, se van postergando en el MOP dada la gran cantidad de proyectos a gran escala que este Ministerio está enfrentando.

En relación a la **Dirección de Arquitectura (DA)** ésta se encuentra actuando por mandato. En 1991 se ejecutaron 577 contratos, de los cuales 545 fueron por mandato, con un total de \$ 3.200 millones para gasto sectorial de arquitectura y \$ 14.600 millones por mandato de terceros. En 1992, los proyectos sectoriales alcanzan a \$ 1.700 millones, los especiales a \$ 1.200 millones (Palacio Presidencial) y otros 800 contratos por \$ 30.000 millones. Durante el último tiempo la DA se ha ido transformando en una empresa de manejo de contratos de construcción de servicios públicos. Relacionado con esto existe un plan de rehabilitación de edificios públi-

Con respecto al **Puerto de Punta Arenas, S.E.** espera que la negociación que está haciendo el Subsecretario de Economía avance rápido y se pueda compatibilizar el proyecto del primer sitio con Emporchi. Comenta que el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Martínez Bush, le recordó la importancia del proyecto. Que si en esta primera fase no hay financiamiento, la Armada podría estar interesada en avanzar y hacerla completamente.

Es mejor que las caletas pesqueras sean proyectos considerados bajo el alero del Comité Económico-Social en conjunto con el FNDR, en vez que por el MOP.

En este momento se está preparando una política de

cos (Intendencia y otros edificios que se necesita rehabilitar) por un total de \$ 1.500 millones, que el Ministerio de Hacienda los iba a asignar, pero no ha sido considerado en el Presupuesto por lo tanto no se haría por ahora.

Referente a la **Dirección de Aeropuertos**, en el de **Merino Benítez** se está trabajando en el proyecto final, y avanzando en la licitación de las fundaciones. Para más adelante está considerado el terminal de carga y el de pasajeros, que se inauguraría en Septiembre de 1993. Se comenta que la pista está fatigada, por lo que se cerrará durante la noche por varios meses para poder repararla. Esto implicará una mantención mayor con una inversión de aprox. US\$ 10 millones, monto que no está financiado.

Respecto del terminal de **Iquique** se está pensando darlo en concesión a la ZOFRI.

En cuanto a **Proyectos de Aguas**, se debe considerar el tema legislativo. Se debe enviar al Congreso la modificación a la Ley de Aguas, introduciendo 2 o 3 puntos particulares, evitando así proyecto ambicioso de larga tramitación. Un punto sería el relacionado con la eliminación de concesiones de agua por tiempo indefinido, sin expresión de causa. Otro punto es el tema de manejo de cuencas, pues no es posible que el nivel de ciertos embalses se varíe sin coordinación con los regantes. Finalmente un punto referente a la organización de las asociaciones de canalistas.

Relacionado con **Obras Sanitarias** se ha consolidado el traspaso a CORFO, en donde se debe valorar el aporte de su Gerente de Empresas, Sr. Edmundo Hermosilla, manteniendo su enfoque en lo técnico y lo político. En cuanto a la coordinación con el MINVU hay una experiencia positiva, y se está trabajando en un Plan Director de Inversiones para cada empresa de obras sanitarias. Es importante que se haga un análisis de consistencia, entre el Plan respectivo de cada empresa de agua potable y los Planes de Vivienda y Desarrollo Urbano

edificación pública y gestión inmobiliaria del Estado, lo que vendría a aclarar esta materia.

Hay que estudiar dónde implementar otra pista, mientras se fortalece la capacidad de aterrizaje y se ejecutan los arreglos de la pista normal. Preferentemente se utilizaría la pista de carreteo de manera de no de construir otra pista.

del Minvu. Hay que analizar la conveniencia de aumentar el subsidio de manera de poder aumentar las tarifas con lo cual pagarán más aquellos que puedan pagar más. Actualmente es la clase media, que no está subsidiada, la que se ve perjudicada porque le suben las tarifas. En cuanto al Sub-Comité de Obras Sanitarias, que está estudiando todo el tema de Tratamiento de Aguas Servidas, se espera que en 1993 se pueda iniciar la primera obra, y a través de concesiones todas las obras sanitarias de los balnearios sur y norte.