

# ARCHIVO

DISCURSO DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

DON CARLOS HURTADO RUIZ-TAGLE

ANTE LA SUBCOMISION ESPECIAL DE PRESUPUESTO

DEL HONORABLE CONGRESO NACIONAL

REPUBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
GABINETE DEL MINISTRO

*Viernes 30 de Octubre  
1992*

*Presidente:*

*Esta es una exposi-  
cion sobre la labor que el  
gobierno está realizando en  
Obras Publicas. Es posible  
que le interese.*

*Un abrazo*

*CD. Hurtado*

MARTES 27 DE OCTUBRE DE 1992

REPUBLICA DE CHILE					
PRESIDENCIA					
REGISTRO Y ARCHIVO					
NR.	92/25122				
A:	30 OCT 92				
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>	F.W.M.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>	J.R.A.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>	V.L.D.			

Honorables Sres. Parlamentarios:

Por tercer año me corresponde exponer ante ustedes el avance de la gestión del Ministerio de Obras Públicas y los criterios y fundamentos que han servido de base para establecer los requerimientos de recursos para el próximo año.

Este es un sector en el que el actual Gobierno ha colocado un énfasis especial. Los recursos destinados a las inversiones de este Ministerio se habrán elevado a 1993, si este Congreso aprueba las proposiciones del Ejecutivo, en un 79% real con respecto al gasto promedio en el trienio 1987-89, y en casi un 65% con respecto a la inversión en 1989. Este es el tercer año consecutivo en que se incrementa el presupuesto de inversiones del sector por encima del crecimiento del Producto Nacional. Con todo, estamos conscientes que las sumas asignadas todavía son insuficientes para cubrir los déficits acumulados históricamente y las exigencias que plantea el rápido crecimiento de la economía nacional.

Los incrementos han sido muy importantes, pero la base absoluta de la cual se ha partido es muy baja. En 1989 se estaba invirtiendo en términos reales apenas un 69% de lo que se invertía hace 20 años. Esto explica como, a pesar de los esfuerzos hechos, queda aún mucho por lograr. El crecimiento se ha llevado a un ritmo compatible con la disponibilidad de proyectos, que toman tiempo en elaborarse, con la capacidad real de ejecución de las Direcciones del Ministerio, con los requerimientos de otros sectores prioritarios y con las exigencias de una política macroeconómica ordenada.

Este gobierno preparó un programa de infraestructura, anunciado en Agosto del año pasado, que se ha traducido en incrementos importantes para otras áreas de inversión además de las ejecutadas directamente por el MOP. En 1992 se ejecutarán

inversiones en infraestructura un 65% superiores en términos reales a las ejecutadas en 1990. Para 1993 se estima un incremento adicional importante. Se estima que a fines de 1992 se habrá materializado aproximadamente un 40% del Programa de Infraestructura 1991-94, lo que implica un avance satisfactorio respecto a lo inicialmente estimado.

Estamos convencidos que en los años que vienen serán necesarios esfuerzos adicionales muy importantes. Son muchos los desafíos a los que debe responderse. Las exportaciones se sostienen en la provisión de servicios no transables, en especial transporte; el crecimiento del ingreso genera cambios en los hábitos como la motorización que requieren de infraestructura vial; hay que sanear las ciudades y limpiar las aguas de uso agrícola; hay que aprovechar atractivas oportunidades de desarrollo basadas en proyectos de riego que sólo puede impulsar el Estado; hay que atender las necesidades de equipamiento urbano y muchas otras que va demandando la expansión de la economía nacional. Que esto es así se reconoce en el mundo entero, especialmente en estos días por los países dinámicos de economías abiertas que saben que la competitividad se basa en un enfoque global del país como un todo. Para hacer esto posible se está implementando una estrategia que involucra no sólo un esfuerzo de financiamiento y gestión del Estado sino que incorpora como nunca se había hecho antes al sector privado.

En lo que sigue se señalará, en primer lugar, los avances y problemas de la gestión presupuestaria de 1992, en seguida se presentarán las bases de elaboración del presupuesto de 1993, para finalizar con una discusión de los elementos centrales de la política de participación del sector privado por la vía del programa de concesiones y otras modernizaciones institucionales en marcha.

## I. EJECUCION DEL PRESUPUESTO DE 1992

Durante 1992 se han desarrollado satisfactoriamente la gran mayoría de las tareas y metas presentadas a este Honorable Congreso durante la discusión, el año pasado, de la Ley del Presupuesto.

Quisiéramos informar aquí el avance de algunos proyectos de gran trascendencia nacional que contaron con vuestra anuencia y apoyo: la construcción del terminal de pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez está en marcha y se espera concluirla a fines del próximo año, se terminó el túnel de desviación y se inició la construcción del muro principal del embalse Santa Juana en el río Huasco, se terminó el Canal Matriz y se avanza en la construcción de otros canales principales destinados a poner en regadío el valle de Penciahue a fines de 1993, se licitó y se ha dado inicio a la construcción del túnel norte del embalse Convento Viejo y está en proceso de adjudicación la construcción del muro que debe hacer posible llenar este embalse en el invierno de 1993. En materias portuarias, se puso en operación a fines del año pasado el muelle Barón de Valparaíso, se puso en servicio en julio de este año el sitio cero en San Vicente, y se inició la reconstrucción de los sitios 1 Sur, 2 y 3 de San Antonio. En vialidad destacamos la inauguración de varios tramos del programa de segundas calzadas en la ruta 5 Sur: Panguilemo - San Javier, Teno - Romeral, Romeral - Molina. Está listo para inaugurarse el tramo de segunda calzada entre Copiapó - Paipote, y se encuentran en ejecución para ser entregados antes de fines del 93 los tramos Chimbarongo - Teno, y Puangue - Leyda. En materia de vialidad interurbana podemos señalar un alto grado de avance en la meta de entregar 320 kms. de nuevos pavimentos en todo el país durante 1992, y se encuentran en ejecución o en proceso de contratación obras que permitirán entregar al servicio del orden de 600 kilómetros en 1993. Dentro del programa de vialidad urbana destacamos la inauguración reciente

del nudo Quilicura, los avances significativos en obras de construcción y ampliación de sectores de Américo Vespucio y General Velázquez en Santiago, y el inicio de la ampliación de la ruta Coronel -Lota, del By-Pass de Coronel y del eje Petorca en Puerto Montt. Por último, es importante mencionar el inicio material en septiembre de este año de 22 proyectos de agua potable y alcantarillado que el Ministerio financia a través de aportes a las empresas sanitarias regionales.

En conjunto con lo anterior este Ministerio está desarrollando en 1992 un total de 476 proyectos, que significan unos 1200 contratos, que cubren una amplia gama de actividades en todo el país, y 107 estudios básicos y de factibilidad destinados a alimentar el banco de proyectos a ejecutarse durante los próximos años. En estos números no se consideran los contratos que se ejecutan con fondos regionales, ni la inversión nacional de asignación regional, ni las inversiones desarrolladas por mandato de otros ministerios, aproximadamente 1500 contratos adicionales. Cuando todo lo anterior se toma en cuenta se llega a la conclusión de que este Ministerio estará en 1993 aproximadamente duplicando la actividad que ejecutaba en 1989 con aproximadamente los mismos recursos humanos y de presupuesto corriente. En síntesis un gigantesco aumento de productividad imposible de seguir acrecentando a futuro.

El alto nivel de actividad ha requerido de un importante esfuerzo para cumplir eficientemente con las metas y presupuestos autorizados. En efecto, a Septiembre se ha desembolsado un 66% del presupuesto total, cifra similar a la de años anteriores. La previsión para diciembre es terminar con un porcentaje de cumplimiento por sobre el 98% del presupuesto de inversiones.

La capacidad del Ministerio para ejecutar sus programas eficientemente depende de la posibilidad de efectuar en forma oportuna los ajustes que requieren los cambios y dificultades especiales que presenta cada período presupuestario. Los programas que contempla el presupuesto están compuestos de obras cuyo ritmo de ejecución varía por razones climáticas cuya iniciación depende de la finalización de estudios y proyectos y que en algunos casos deben ser contratadas por la vía de licitaciones complejas en su llamado y asignación. Esto sin contar con las exigencias que colocan al Ministerio las emergencias. En 1991 por este concepto fue necesario acomodar, dentro del presupuesto vigente, nuevos contratos por un monto de 9.659 millones de pesos y en 1992 contratos del orden de 5.000 millones de pesos.

En 1992, el gasto total vigente autorizado alcanza a \$203.309 millones, superior en sólo 962 millones de pesos, 0,5%, al establecido en la Ley de Presupuesto. Esta diferencia se explica esencialmente por el reajuste de remuneraciones, viáticos y horas extraordinarias del sector público (\$2.786 millones), la necesidad de disponer para gastos en bienes y servicios y otros gastos corrientes (\$280 millones), mayores inversiones principalmente en obras de edificación pública (\$2.190), y otros ajustes en saldos de operaciones de años anteriores (\$172 millones). A lo anterior debe deducirse el menor nivel de gasto en el servicio de la deuda externa (\$4.466 millones), consecuencia de la reducción del tipo de cambio efectivo en relación con el utilizado para la estimación presupuestaria.

Por otra parte, se ha dispuesto de recursos adicionales compuestos por ingresos propios no esperados (\$246 millones), y el ajuste del saldo inicial de caja (\$1.530 millones). A estos recursos se han restado ingresos por \$814 millones como consecuencia de haberse reducido la entradas por endeudamiento

externo, lo cual fue sólo parcialmente compensado por mayor aporte fiscal.

Ahondando sobre la ejecución presupuestaria durante 1992, en materia de inversión real, podemos destacar que su materialización a fines de septiembre, a nivel de los principales servicios ejecutores es el siguiente: Arquitectura (52%), Riego (40%), Vialidad (70%), Obras Portuarias (38%) y Aeropuertos (52%). Estos servicios muestran un razonable avance, de acuerdo a la distribución anual normal de los gastos de inversión, no previéndose dificultades para la ejecución de sus presupuestos. En los casos de Riego y Obras Portuarias el avance del gasto corresponde a lo programado y, como se detallará más adelante, inciden fuertemente en dicho avance algunos grandes proyectos que se previó iniciar este segundo semestre del año.

Cabe destacar que el presupuesto de inversión real de Arquitectura se vio incrementado en \$1.347 millones durante el año como resultado de incorporar fondos para diversos proyectos. En lo principal destacamos la utilización de \$392 millones para pagar saldos de la ejecución del Congreso Nacional, aún en trámite, la Construcción de un Edificio de Servicios Públicos en San Bernardo (\$721 millones), la Reposición del Edificio Ex-Intendencia de Linares (\$135 millones), y la Conservación y reparación de edificios del MOP (\$88 millones). La ejecución global alcanza a 52% y se considera satisfactoria. Por otra parte esta Dirección se encuentra ejecutando 837 obras de edificación pública a través de mandatos de terceros los que superan los \$23.000 millones.

En el área de Riego, el presupuesto de inversión total no ha variado significativamente (aumento de \$120 millones), aunque se redujo en 7,4% la inversión real para cubrir anticipos de contratos en las obras mayores (Santa Juana, Pencahue y Convento Viejo).

Dentro de la inversión real se destacan los aumentos de gastos destinados a la emergencia del abastecimiento de agua potable en Arica (\$400 millones), para obras del sifón La Placa y el canal Buzeta en la cuarta región (\$187 millones), para construcción del canal Chicolco en la quinta región (\$50 millones), y para el Programa de Saneamiento de Canales en la Región Metropolitana (\$360 millones). Por otra parte se dedujeron \$250 millones del Canal Laja-Diguillín, por atraso en el inicio del estudio de ingeniería, \$90 millones no requeridos por las obras en el Sistema Paloma, \$661 millones de los canales Melado, Maule Norte y sifón Loncomilla no ejecutados por falta de acuerdo con los regantes, \$134 millones del estudio de factibilidad del canal Linares y \$81 millones del diseño del canal Victoria-Traiguén-Lautaro. El alto número de modificaciones de los programas de esta Dirección motivados por la dificultad de materializar los aspectos técnicos y financieros de algunos proyectos han incidido en que el avance promedio sea del 40% a la fecha. Sin embargo, debe considerarse que en esta cifra inciden de manera importante las grandes obras (Convento Viejo, Santa Juana y Pencahue), en las cuales algunos contratos de alto monto fueron programados para el segundo semestre del año. A la fecha estos contratos están en ejecución y las proyecciones de actividad garantizan un alto cumplimiento del programa presupuestario.

En materia de Obras Portuarias el presupuesto total de inversión real se ha incrementado en 6,7% para acomodar los siguientes gastos adicionales: incorporación del proyecto de construcción del espigón Quivolgo en la VIIa región (\$130 millones), construcción de siete caletas pesqueras en la octava región en apoyo al programa de reconversión del carbón (\$286 millones), mayor avance en las obras de Ancud, Quellón y Chacao (\$558 millones) y finalización del contrato del sitio cero en San Vicente (\$1.295 millones). Estos aumentos fueron financiados

parcialmente con reducciones en los presupuestos asignados a las obras de mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio. La ejecución alcanza a la fecha al 38%, cifra que refleja esencialmente el inicio reciente de las obras de reconstrucción de los sitios 1 Sur, 2 y 3 de San Antonio.

En cuanto a la Dirección de Aeropuertos, su presupuesto de inversión real se incrementó en 3,5% para acomodar los mayores gastos asociados a la administración y puesta en marcha del proyecto del terminal de pasajeros de Arturo Merino Benítez. Se encuentra en trámite la eliminación de los recursos contemplados para el mejoramiento de la pista del aeródromo María Dolores de Los Angeles (\$100 millones), que no tiene la urgencia prevista, y su utilización en obras de conservación del aeródromo de Chillán y mejoramiento del aeródromo Teniente Gallardo en Puerto Natales que sí se requieren con prontitud. La ejecución a la fecha alcanza al 52% dado que las obras de mejoramiento del aeropuerto Carriel Sur de Concepción y la reposición del cabezal norte de la pista de Arturo Merino Benítez se han iniciado en este segundo semestre, según lo programado.

Por su parte la Dirección de Vialidad esencialmente ha mantenido el nivel de inversión real establecido en la Ley de Presupuesto. Modificaciones internas para acomodar las licitaciones en curso y el avance de proyectos han significado reducciones del 24% en la IIa. región y 13% en la IXa. región, habiéndose incrementado de manera importante los gastos en la Xa. región (15%). En las restantes regiones las variaciones programadas no varían más allá del 10% con relación a lo presupuestado. Si miramos los ajustes habidos por categorías de inversión, sólo cabe destacar que se ha generado una reducción del orden del 10% en el gasto del programa de segundas calzadas, aumentándose los recursos para equipamiento y estudios. En cuanto a ejecución presupuestaria, esta

Dirección ha materializado el 70% del gasto, fruto de un intenso esfuerzo desarrollado el primer cuatrimestre del año. Aún con la normal desaceleración de actividades durante los meses lluviosos, se ha logrado un avance que se compara muy positivamente con años anteriores.

Si bien el programa global es satisfactorio, es necesario reconocer que existen programas que han enfrentado algunas dificultades. De especial importancia es la situación de los recursos de inversión sectorial de asignación regional (ISAR). Este programa se inició por primera vez en 1992, habiéndose presentado demoras de identificación y coordinación de proyectos con los correspondientes gobiernos regionales. Ello incidió en que las obras a licitar sólo estuvieran disponibles a partir de mediados de año, y se haya dado un bajo avance a la fecha (1.7%). Se espera que en este año se podrán ejecutar tan sólo \$3.700 millones, quedando el saldo de unos \$3.000 para ser ejecutado a principios del próximo año. Ya se han previsto las correcciones a los procedimientos necesarios para evitar que este problema se repita el próximo año.

En el caso de las Transferencias de Capital a las Empresas sanitarias CORFO, ha existido cierta demora en el traspaso de los recursos, el que ha alcanzado a sólo 38,5%. Recién a fines de septiembre se dio inicio material a la totalidad de las obras, en la medida que se dispuso de los correspondientes proyectos de ingeniería. Este problema ya está subsanado encontrándose las 22 obras de este programa en ejecución.

En síntesis, en 1992 se ha logrado poner en marcha los proyectos más complejos del programa de gobierno en materia de obras públicas, se han iniciado nuevos programas como el ISAR de caminos que presentaban bastante dificultad con las regiones, y en

Vialidad, que es la Dirección que desembolsa un presupuesto mayor, se ha logrado un ritmo de avance adecuado. Estimamos en consecuencia que la ejecución del presupuesto aprobado el año pasado ha sido satisfactoria.

## II. PRESUPUESTO 1993

### 1. ESTRUCTURA GENERAL

El presupuesto solicitado por el Ministerio de Obras Públicas para el año 1993 alcanza a 240,014 millones de pesos. Esta cifra cubre las necesidades de gastos en personal (17,800 millones), bienes y servicios (2,800 millones), servicio de la deuda externa (50,800 millones), otros gastos menores (400 millones), quedando el remanente de 168,200 millones para las varias categorías de inversión. Así, un 70% del gasto global se destina a desarrollar proyectos de alta prioridad nacional y regional, mientras que menos de un 9% del gasto se utiliza para personal y servicios.

En los rubros de inversión se destaca que un 76% (128,000 millones) se destina a proyectos de vialidad urbana e interurbana, mientras que otros sectores de infraestructura de transporte, puertos y aeropuertos, cubren casi un 9% adicional, alcanzando sus presupuestos a 12,000 y 2,400 millones respectivamente. En adición, las inversiones en el área de Riego totalizan 12,600 millones (7,5% del total), las de Arquitectura son de \$2,000 millones y de otros servicios menores de \$2,700 millones. Por último deben considerarse recursos por \$8,500 millones (5% del total) destinados a ser transferidos a las empresas regionales de obras sanitarias para financiar obras de agua potable y alcantarillado ya en marcha en todo el país.

Para financiar este presupuesto se han contemplado \$32,600 millones de ingresos propios (un 94% de lo cual corresponde a recaudaciones de peajes camineros), \$56,700 millones de endeudamiento externo, \$236 millones de otras fuentes menores, siendo el saldo de \$150,500 millones (63% del financiamiento total) cubierto por aportes fiscales. Esta estructura de financiamiento refleja la política establecida por las autoridades económicas dirigidas a reducir la utilización de créditos externos. En años anteriores estos recursos cubrieron un 30% a 40% del financiamiento, habiéndose reducido este año a menos de 24%, a pesar de su amplia disponibilidad para proyectos de este Ministerio. También hay en esta estructura de financiamiento una mayor incidencia relativa de los ingresos por peajes.

El gasto global solicitado para 1993 refleja un incremento de 5,9% real con relación al año 1992. Un 93% del aumento se destina a inversión, manteniéndose bajos niveles de gastos, tanto absolutos como relativos, en personal y otros items corrientes. Estas últimas categorías presentan un crecimiento negativo, por cuanto el proyecto de ley no incorpora posibles reajustes de remuneraciones del sector público para 1993. Aún descontando este factor, el crecimiento de remuneraciones reales sería de menos de 2%. En el caso de bienes y servicios el incremento solicitado alcanza a 5,7%, destinado especialmente a gastos de capacitación del personal.

La inversión real, incluyendo el programa ISAR y las transferencias para las empresas de servicios sanitarios crece en 10.7 % con respecto a 1992. La inversión financiera disminuye por cuanto la recuperación de anticipos será superior a los nuevos otorgados. La variación conjunta de la inversión real más la

financiera es de 7.9%. Los servicios operativos que experimentan un mayor crecimiento relativo con relación al presupuesto vigente a septiembre son Aeropuertos (con 22%) y Riego (con 18%). Por otra parte, Vialidad lo hace en sólo 7,1% y Obras Portuarias en 3,4%. Por último, Arquitectura reduce en 25% su presupuesto, ya que la política establecida en relación a la edificación pública ha sido la de transferir los recursos directamente a las instituciones usuarias de las obras.

## 2. POLITICAS Y PRESUPUESTO DE INVERSIONES

En la definición del Presupuesto se ha dado una prioridad general en la asignación de los recursos a la consolidación del Plan de Infraestructura. Es por ello que se ha buscado el asegurar los recursos para proyectos de gran importancia que se estima deben completarse durante 1993. En esta situación se destacan, por ejemplo, los proyectos de riego de Pencahue y Convento Viejo, las obras del puerto de San Antonio, la construcción de la segunda calzada hasta San Javier y algunas obras de Vialidad Urbana. Además, se han asignado recursos a programas cuyas metas físicas han sido altamente priorizadas, como ser el caso de nuevos pavimentos.

Dos tercios de los recursos se destinan a proyectos de arrastre (\$105,000 millones), es decir, proyectos que ya están en marcha. Cabe destacar, por ejemplo, que en el caso de Vialidad dicho arrastre supera el 61% de los recursos solicitados.

Especial consideración se ha dado dentro del Plan de Infraestructura a incrementar los niveles de gastos en conservación rutinaria y periódica de la infraestructura existente. En esta solicitud de presupuesto alrededor de \$65,000 millones, un 41% del

total del gasto de los servicios ejecutores se destina a estas imprescindibles actividades.

Cabe mencionar también que la selección específica de proyectos satisface los requerimientos establecidos por el Sistema Nacional de Inversiones en cuanto a su adecuada factibilidad técnica y económica. En efecto el MOP dispone de abundantes proyectos altamente rentables que por limitaciones presupuestarias no es posible iniciar en el ejercicio de 1993. Con todo, hay proyectos importantes solicitados por las regiones que no se han podido incluir por estar aún cuestionada su factibilidad técnica económica. El MOP aplica con rigor las técnicas de evaluación en la selección de su programa de inversiones, única forma de garantizar un uso adecuado de los escasos recursos puestos a su disposición.

A excepción de la Región Metropolitana que presenta una baja de 19% en su nivel de inversión y de la XI que presenta una caída como resultado de la conclusión de proyectos de envergadura y la dificultad de factibilizar inversiones, las inversiones se incrementan en todas las regiones. No constituye una política del Ministerio mantener en forma continua niveles parejos crecientes en las distintas regiones para lo cual pueden usarse otros instrumentos como el FNDR, sino que desarrollar aquellas inversiones más rentables a nivel nacional buscando la mayor eficiencia en el desarrollo del programa de inversiones. Ello puede llevar a fluctuaciones en los montos de inversión que se desarrollan en las regiones. El Ministerio ha venido participando en el estudio de criterios alternativos que consideren de un modo especial las peculiares características de las regiones menos densamente pobladas.

Los elementos principales considerados para elaborar el presupuesto a niveles sectoriales y de servicios se señalan a continuación:

Obras Portuarias.

En materia de Obras Portuarias el Plan de Infraestructura prioriza los trabajos de reconstrucción de los puertos de la Quinta Región y de ampliación del Puerto de San Vicente. Este programa iniciado en 1991 cuenta con financiamiento del Banco Mundial, estando las actividades, durante 1993, concentradas en la reconstrucción de los sitios 3, 2, y 1 sur de San Antonio, al cual se le destinan \$9,071 millones, equivalentes al 76% del presupuesto total de inversión en esta Dirección. Por otra parte, para continuar los estudios de ingeniería de los sitios 3, 2 y 1 en el puerto de Valparaíso se asignan \$256 millones.

En adición, el Plan de Infraestructura prioriza el apoyo social requerido por las comunidades cuyo sustento depende de la pesca semi-comercial y artesanal. Por ello, en el Plan 91-94, y en este presupuesto, se han venido asignando recursos a obras de infraestructura en caletas pesqueras debidamente priorizadas así como a estudios para futuros programas. El total de recursos contemplados en este programa para 1993 es de \$1,969 millones. Se incluyen aquí un total de 21 proyectos de construcción y mejoramiento de instalaciones pesqueras, de las cuales destacamos obras en Caleta Portales, Tocopilla, Chañaral, Bahía Cumberland en isla Juan Fernández, Puerto Natales y caleta Tortel entre otras. En este grupo se incluyen también \$446 millones para obras en Laraquete, Punta Lavapié en Arauco, caleta Lo Rojas en Coronel y caleta El Blanco en Lota, con la finalidad de apoyar significativamente el programa de reconversión del carbón que impulsa el Gobierno. En forma separada se consideran \$1000 millones

en el presupuesto de la Agencia de Reversión del carbón para la construcción de un puerto pesquero en Lebu. Esta obra será ejecutada por mandato por el MOP.

Se incorporan, por último, requerimientos usuales para conservación rutinaria (\$463 millones), equipamiento (\$24 millones) y estudios (\$182 millones).

### Aeropuertos

En materia de aeropuertos el Plan de Infraestructura prioriza las obras que se llevan a cabo en el aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago. En lo que al MOP se refiere se ha hecho especial esfuerzo desde este año en la reposición del cabezal norte de la actual pista de aterrizaje, obra que debe ser continuada durante 1993. Se espera iniciar pronto la conservación mayor de la pista de rodaje alfa con vistas a la futura reparación integral de la pista principal. Para estos propósitos se han asignado \$875 millones.

Por otra parte se da gran importancia a las actividades de conservación rutinarias y periódicas de la infraestructura de los varios aeropuertos y aeródromos del país, destinándose para ello \$824 millones. Estas actividades se concentran principalmente en reparaciones y refuerzos de las pistas de aterrizaje y plataformas de estacionamiento.

Se incorporan también recursos por \$667 millones para obras de ampliación y mejoramiento de la infraestructura existente en algunos aeropuertos prioritarios de la red troncal y secundaria. En 1993 se espera trabajar en el diseño de un nuevo terminal de pasajeros en el aeropuerto Diego Aracena de Iquique el cual ha

experimentado notables aumentos de tráfico en los últimos años (\$57 millones), avanzar con las obras en curso para ampliar la plataforma de aviones en Carriel Sur de Concepción (\$164 millones), alargar en 90 mts. la pista del aeródromo de Melinka, principal centro poblado en el archipiélago de las Guaitecas (\$25 millones), y completar la pavimentación y alargue de pista, así como construir un terminal de pasajeros y torre de control, en el aeródromo Teniente Gallardo que sirve a Puerto Natales (\$143 millones).

En esta Dirección se incluyen, por último \$20 millones para equipamiento y \$12 millones para el estudio del mejoramiento integral del aeropuerto Pichoy que atiende a Valdivia.

Los recursos para la construcción del nuevo terminal de pasajeros en Pudahuel se incluyen en el presupuesto de la Dirección de Aeronáutica Civil. Esta es la principal obra que está ejecutando la Dirección de Aeropuertos.

### Riego

El Plan de Infraestructura 91-94 en materia de Riego ha fijado como meta un significativo programa de obras. En lo principal se destacan las obras mayores (Pencahue, Convento Viejo, Santa Juana y Laja-Diguillín), las cuales fueron identificadas y priorizadas a fines de 1990 y en las cuales la Dirección de Riego ha venido trabajando aceleradamente, requiriéndose terminar algunas fases críticas de ellas en 1993. A este programa se destinan \$11.142 millones, que incluyen \$1,806 millones para terminar la primera etapa de Convento Viejo, que mejorará la seguridad de riego de unas 27.000 hás. en la VI región. Para el proyecto de Pencahue, se destinan \$3.568 millones, que permitirán poner en explotación provisional en octubre el riego de 11.200 hás. Para la obra de Santa Juana en el Río Huasco se destinarán \$4.555 millones, con el

objeto de construir el muro principal y otras obras anexas. Este contrato, ya iniciado, permitirá en 1995 poner bajo riego a unas 11.000 há. En la VIIIa región, se destinarán \$1.044 millones para terminar el diseño de ingeniería del canal Laja-Diguillín. La primera etapa de la obra, que cuenta con financiamiento del gobierno japonés, será iniciada en noviembre de 1993. Se destacan adicionalmente en este programa de obras mayores recursos para diseños de ingeniería del embalse Puclaro en el río Elqui, ya licitados por \$160 millones y para el canal Victoria-Traiguén-Lautaro en la IXa región (\$10 millones). Cabe notar por último que en el programa de estudios básicos se han destinado \$78 millones para completar el estudio de factibilidad del Canal Tronco Linares.

Por otra parte, durante 1991 se formuló un programa de obras medianas, el cual cuenta con el apoyo financiero del Banco Mundial. Este programa se encuentra a la fecha en pleno desarrollo en su fase de estudios de factibilidad e ingeniería, esperándose en 1993 una aceleración en el inicio de obras y en estudios requeridos para los años siguientes del programa. Cabe destacar que todos estos proyectos han sido aprobados por la Comisión Nacional de Riego y su ejecución definitiva dependerá del compromiso firme que se logre con los regantes para cumplir con los requerimientos de reembolso del costo de las obras. En el proyecto de presupuesto de 1993 se asignan recursos por \$695 millones para la ejecución de siete proyectos, incluyendo: reparación del embalse Caritaya en la Quebrada de Camarones, habilitación del canal Buzeta en Salamanca, habilitación del embalse Lliu-Lliu en Limache, mejoramiento del sistema de canales del río Aconcagua, y construcción del sistema de regadío del valle de Putaendo en la Va región, reparación del canal Melado en la VIIa región, y construcción de obras de regadío de huertos familiares en Puerto Natales. Adicionalmente, se incluyen \$89 millones para diseños de obras para los canales Duqueco - Cuel - Los Angeles y Santa Fe - Los Angeles en la VIIIa región.

El presupuesto solicitado contempla, por último, recursos para conservación rutinaria y de reparaciones de obras que efectúa la Dirección de Riego por \$768 millones, equipamiento por \$53 millones, estudios básicos por \$534 millones y para actividades de apoyo a la Ley de Fomento al riego por \$28 millones.

### Arquitectura

En materia de Edificación Pública el Plan de Infraestructura ha asignado importancia general a la conservación y rehabilitación de los edificios que prestan servicios gubernamentales. En este contexto, y dentro del ámbito del MOP, se incorporan recursos para este propósito dirigido a edificios de relevancia nacional, Ex-Cancillería, Palacio de La Moneda y Palacio de Viña por \$299 millones. También se asignan \$1.049 millones para el desarrollo de proyectos especiales incluyendo la reposición de la ex-Intendencia de Linares, la construcción del edificio de Servicios Públicos de San Bernardo, y el mejoramiento del Templo Votivo de Maipú y \$335 millones para obras de equipamiento del Congreso Nacional. Para los propósitos de conservar y ampliar la infraestructura del Ministerio se asignan \$584 millones, destacándose especialmente la terminación del edificio MOP en Temuco.

Cabe destacar que si bien el presupuesto de inversiones de esta Dirección se redujo en relación con 1992, el nivel de actividad global es sustancialmente mayor por cuanto ella será ejecutora de unas 580 obras por mandato que alcanzan a unos \$26.000 millones. Entre los principales mandantes se cuentan el Ministerio del Interior, de Justicia, Salud y Educación lo que significa una amplia gama de proyectos de gran impacto local en todo el país.

## Vialidad

En el Plan de Infraestructura se da alta prioridad a las inversiones en materia vial. En particular, dicho Plan enfatiza la necesidad de incrementar la necesaria conservación y reposición de la red, como también acelerar obras de mejoramiento tanto de carpeta (programa de pavimentaciones) como de capacidad (programa de dobles calzadas). Es así que durante 1991 y 1992 se presentaron incrementos importantes en el nivel de actividad de este sector. Para 1993, el presupuesto asigna recursos por \$128.000 millones, que equivalen a 318 millones de dólares. Este incremento es del 7,1% con relación a 1992 y es superior en 52% al gasto del trienio 1987 -1989. A pesar de ello, el nivel de gasto de 1993 será similar al de fines de los años sesenta, a pesar que en el intertanto el PGB se ha duplicado y el parque de vehículos ha aumentado cuatro veces. No es sorprendente por ello constatar continuamente el grave deterioro de los caminos y la alta congestión en vías urbanas e interurbanas del país.

Evaluaciones objetivas sugieren que el nivel de gasto anual requerido para el sector será de aproximadamente US\$600 millones hacia fines de la década, con gran énfasis en el gasto para conservación rutinaria y periódica, así como para reposición y rehabilitación de la red. Hay que considerar que los pavimentos nuevos son económicos y deberán ser repuestos y reforzados para soportar los tráficos crecientes en períodos cortos de no más de cinco años. Además existe una acumulación de repavimentaciones y mejoramientos que deberán abordarse en el futuro próximo. Esto requerirá de esfuerzos adicionales importantes a partir del presupuesto de 1994. El incremento de la inversión debe ser gradual pero sostenido como única manera efectiva de asegurar que el país contará con la infraestructura vial que requiere su crecimiento. Una labor importante del Ministerio en los próximos

meses será el profundizar esta evaluación y principalmente, identificar los mecanismos más eficientes de cobros a los usuarios, quienes en definitiva deberán aportar significativamente a las inversiones del sector.

Para 1993, los principales programas incluyen:

- (a) Conservación rutinaria y periódica: se destinan para este propósito recursos por \$39.800 millones que representan el 31% del presupuesto de inversiones, asignándose ellos principalmente a las obras requeridas por la red vial básica nacional. Dentro del total se incluyen \$9.200 millones a ser desarrollados bajo el concepto del ISAR. En este concepto las obras a efectuarse son decididas por cada gobierno regional buscando privilegiarse actividades de conservación de la red comunal secundaria. Como ya se indicara, se espera superar sin dificultades las deficiencias operacionales de este programa que se presentaron en 1992. Quisiéramos destacar también en esta área el desarrollo de un programa piloto de conservación de la red a través de contratos privados de largo plazo. El éxito de esta experiencia que se desarrolla en la provincia de Talagante, de la región Metropolitana, nos llevará a extender su aplicación durante 1993 a otras cinco provincias del país y eventualmente a generalizar este procedimiento como una forma de racionalizar la gestión de recursos en esta materia. Efectivamente, pensamos que sustituir el sistema de administración directa que hoy se utiliza por este esquema de contratar el servicio con empresas privadas e incorporando a los beneficiarios como parte del proceso de gestión y control, permitirá abaratar costos y asignar más eficientemente los recursos para conservación.
- (b) Programa de reposiciones: se incluyen en el presupuesto \$23.200 millones que incluyen obras en su gran mayoría ya

iniciadas en 1992. De un total de 93 proyectos, se destacan aquellas actividades que se desarrollarán en numerosos tramos de la ruta 5 en todo el país (\$5.200 millones) y obras de reposición de 19 importantes puentes por \$2.900 millones.

(c) Programa de Ampliaciones: A los programas de dobles calzadas se destinarán \$11.800 millones en 1993. Entre las metas más importantes se destaca la finalización de la ampliación de la ruta 5 Sur entre San Fernando y San Javier, con excepción de la pasada por Talca y el puente Claro, que finalizarán el primer trimestre de 1994. En adición, se completarán las ampliaciones de las rutas Concepción - Coronel, Penco - Lirquén y Copiapó - Paipote, solucionando así amplios sectores con graves niveles de congestión vehicular. Se avanzará en la construcción de la segunda calzada en el sector Puangue - Leyda de la ruta Santiago San Antonio y se efectuarán diseños de ingeniería para iniciar la ampliación de la ruta 5 Sur de San Javier a bifurcación Quirihue.

(d) Programa de mejoramientos y construcciones: se destinan \$36.900 millones para efectos de expandir la calidad de rodadura de la red vial básica. Esta red alcanza a los 22.000 kms. de los cuales sólo 12.000 kms. se encuentran pavimentados. Este programa permite significativas reducciones en costos de operación de vehículos (combustibles y depreciación), en accidentes camineros y contribuye a estimular el crecimiento económico especialmente de los sectores rurales. Para 1993 se espera entregar al servicio 600 kms. de pavimentos en 56 proyectos distribuidos en todo el país. En cuanto a construcciones de caminos podemos destacar el avance en obras como la ruta Tocopilla - Río Loa, la ruta Cauquenes - Chanco - Constitución, la ruta de Los Conquistadores (San Javier-Cauquenes-Quirihue-Concepción),

camino Puerto Natales a Torres del Paine, y Cochrane - Puerto Yungay y Puerto Yungay - Villa O'Higgins de la ruta 7 (Austral). Se incluyen en esta categoría \$560 millones para construir ciclovías en diversas regiones.

(e) Vialidad Urbana: se han presupuestado \$7.700 millones destinados a completar diseños y obras en 29 proyectos. En Santiago se espera terminar la circunvalación Américo Vespucio permitiendo la circulación vehicular en toda su extensión a fines del año, y terminar el acceso sur a Santiago por General Velásquez. En regiones se espera iniciar el nuevo acceso a Viña del Mar por Rodelillo, iniciar obras para mejorar la pasada de la ruta 5 por Rancagua, terminar el By-Pass de Coronel, y terminar la primera etapa de ampliación del eje Petorca. Se prevé también el desarrollo de estudios para mejoramientos de accesos y pasadas de la ruta 5 Sur en Rengo, Buin, Linares y Temuco y de accesos a los puertos de la VIIIa región (San Vicente y Talcahuano).

(f) Otras inversiones: se contemplan adicionalmente \$920 millones para estudios de preinversión, \$3.200 millones para reponer parte de la flota de vehículos y maquinarias esenciales para las operaciones de conservación y de apoyo para emergencias y \$293 millones para funcionamiento y expropiaciones menores.

#### Otros servicios

Para la Dirección General de Aguas se solicitan recursos por \$1.028 millones, destinados principalmente a actividades de conservación y reparación de las diversas redes hidrológicas que opera y mantiene esta Dirección. Como actividades nuevas para 1993 se destacan aquéllas dirigidas a sanear títulos de usuarios en las regiones VII, VIII y IX del país en apoyo de las actividades del

Programa de Obras Medianas de la Dirección de Riego. En estudios básicos se utilizarán \$222 millones dirigidos a actualizar las estadísticas fluviométricas y metereológicas, definir criterios hidroambientales de manejo de recursos hídricos y establecer la oferta y demanda de recursos hídricos en cuencas críticas.

La Dirección General de Obras Públicas incorpora \$676 millones esencialmente para continuar el desarrollo de los estudios que se requieren para el Programa de Concesiones.

La Subsecretaría de Obras Públicas solicita recursos por \$663 millones destinados a inversión para funcionamiento (\$378 millones), reposición de vehículos (\$34 millones), estudios en las áreas de medio ambiente e informática (\$157 millones) y obras de construcción y conservación de los sistemas de telecomunicaciones del MOP (\$94 millones).

Entre los restantes servicios se destacan inversiones que alcanzan a \$388 millones, incluyendo estudios y equipamientos de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (\$209 millones), el Instituto Nacional de Hidráulica (\$69 millones), Fiscalía (\$6 millones), Planeamiento (\$69 millones) y Contabilidad y Finanzas (\$35 millones).

#### Transferencias de capital (Subtítulo 33).

Al igual que en años anteriores se incluyen como parte del presupuesto del MOP recursos por \$8.474 millones para ser transferidos a las Empresas de Servicios Sanitarios como aportes de capital en relación con el Programa Nacional de Agua Potable y Alcantarillado Urbano que financia el BID. Estos recursos corresponden al aporte del Banco para 32 proyectos los cuales se encuentran en su mayoría en fase de ejecución. Destacamos, entre

otras, el desarrollo de obras de saneamiento en Iquique, Ovalle, San Fernando, Talca, Temuco y Nueva Imperial. Las respectivas empresas deberán proveer la correspondiente contrapartida local.

### III. CONCESIONES Y MEJORAMIENTOS INSTITUCIONALES

Entre los aspectos destacables de la gestión del Ministerio se encuentra el amplio esfuerzo realizado a fin de poner en marcha los mecanismos legales y operativos que permiten incorporar al sector privado en la gestión y financiamiento de la infraestructura pública. Ya se encuentra en pleno proceso de licitación el primer proyecto a ser ejecutado por concesión: el Túnel El Melón, para el que se espera una participación de varios licitantes.

Durante 1993 el programa continuará con diversos proyectos a ser licitados por esta vía. Entre estos cabe destacar: el acceso Sur a Concepción (Camino de la Madera), el acceso Norte a Concepción, el camino Puchuncaví a Nogales, el camino a Farellones, la autopista Santiago San Antonio. Además se encuentra en pleno proceso de estudio la nueva ruta a Viña por La Dormida y la Costanera Norte del Río Mapocho. Se iniciarán estudios sobre el camino Algarrobo Valparaíso y para convertir en autopista la ruta 5 entre Santiago y San Fernando y Santiago y El Melón.

Parece útil destacar el éxito que ha tenido la opción de postulación privada de proyectos por concesión que se incluyó en la ley aprobada por unanimidad en este Congreso. En los tres meses de funcionamiento del sistema el Ministerio ha recibido siete interesantes ideas, de las cuales dos han sido ya aceptadas y están siendo elaboradas por quienes las presentaron (Mirador del Valle y Cartagena Algarrobo). Hay tres proposiciones que están en proceso de examen por el Ministerio.

Se estima que este programa irá creciendo en forma progresiva para alcanzar su desarrollo total en 1994. Las inversiones anuales estimadas para ese año corresponden a más de un 30% de la inversión total propuesta para el ministerio en 1993. Esto es sin duda un aporte significativo y que tendrá gran impacto en la disponibilidad de recursos, sin embargo representa un monto aún insuficiente para las *necesidades* del sector.

Por último deseo destacar la labor que se está realizando en el seno del Comité Interministerial de Infraestructura referido a proponer modernizaciones institucionales para el sector. Estas proposiciones se están adecuando para ser aplicadas a partir del próximo período presidencial. Esta constituye una tarea a la cual el Gobierno concede la mayor importancia.

Quisiera concluir esta lata exposición solicitando a Uds. el máximo de comprensión y apoyo para atender nuestros requerimientos de recursos. Estoy seguro que dado vuestro permanente contacto con la realidad de Chile y sus regiones ustedes han detectado el alto nivel de actividad del Ministerio y compartirán con nosotros la valoración que damos a la ejecución de obras públicas para el desarrollo económico y social. Estamos conscientes que nuestra gestión tiene debilidades y que hay muchos puntos que es posible mejorar. Para ello las sugerencias de ustedes son importantes y útiles y, así como las recibimos en forma continua durante el año, creemos útil considerarlas especialmente en esta oportunidad. Aceptamos las críticas con el espíritu constructivo de superarlas.

El equipo directivo del Ministerio y quién les habla quedan personalmente a su disposición para atender durante los próximos días todas las dudas y aclaraciones que sean necesarias para que tengan una cabal comprensión de los fundamentos de los recursos solicitados.

Muchas gracias.