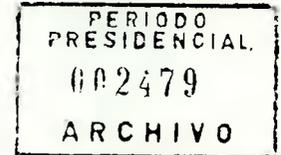


MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS



Respecto de este Ministerio, los problemas básicos que existen son los siguientes:

1. **El problema de la regulación, manejo y gestión de los recursos hídricos.**

Este problema comporta dos dimensiones. Por una parte, no existe aún un diagnóstico general compartido sobre el conjunto de temas involucrados, ni tampoco una filosofía gubernamental clara para enfrentarlos. Por otra parte, lo que en alguna medida se explica por lo anterior, hay retrasos en varias iniciativas como son la modificación al Código de Aguas, el tratamiento de las aguas servidas, y el manejo integral de cuencas.

2. **Ejecución del Programa de Infraestructura.**

En esta materia se plantean las siguientes preguntas:

- a) ¿ Cuándo se comienzan a ejecutar las **nuevas iniciativas** que contempla el Programa de Infraestructura y cuáles son los tiempos de desarrollo previsibles tanto de estas iniciativas como de las que ya están en ejecución?
- b) ¿ Cómo afectan los reajustes presupuestarios los plazos de ejecución de las distintas iniciativas del Programa ?.

La respuesta a estas dos preguntas es crucial para los efectos de poder determinar **qué parte del Programa** efectivamente se cumplirá dentro del actual período presidencial.

3. **Evaluación del impacto de la modernización de Ferrocarriles y decisiones que esa modernización obliga a considerar.**

La modernización de Ferrocarriles va a provocar por lo menos dos efectos, que obligan al Gobierno a considerar la necesidad de tomar decisiones relacionadas con ellos:

- a) Primero, el proceso de modernización de Ferrocarriles va a liberar un conjunto importante de recursos de infraestructura ya existentes. Por ejemplo, galpones, edificios, terrenos, espacios ocupados por vías férreas.

Se plantea entonces la pregunta sobre el uso que se va a dar a estos recursos que se liberan.

- b) Segundo, la modernización modifica sustancialmente la situación existente en el sector de transporte en general. De una situación caracterizada por el predominio del transporte vial y la decadencia del transporte por Ferrocarriles se pasa a otra donde este último sector cobra una nueva importancia y aumenta significativamente su eficiencia.

El problema reside entonces en armonizar ambos subsectores -- Ferrocarriles y transporte por carretera --, de manera que las capacidades de ambos se potencien mutuamente. Por consiguiente, hay que buscar que ambos se complementen.

En lo inmediato, ello plantea el desafío de asegurar **que al menos algunas** de las iniciativas de inversión en vialidad sean complementarias con la modernización de Ferrocarriles.

3. Problemas de coordinación en el sector de infraestructura y la necesidad de avanzar en el diseño de una nueva institucionalidad para el sector.

Actualmente, hay dificultades de coordinación dentro del sector. Existen al menos diez entidades que cumplen funciones en estas materias, presentándose duplicaciones importantes entre ellas.

Esta situación exige avanzar en el estudio de una solución institucional permanente.

Sin perjuicio de ello, hay que identificar una solución provisoria para estos problemas de coordinación, que se pueda poner en práctica en el más breve plazo posible. Una solución posible consistiría en disminuir el número de comités, subordinando el conjunto a una coordinación rigurosa por el Comité Interministerial de Infraestructura (COMINF).

Un aspecto que hay que evaluar es el del posible rol que pueda cumplir la SECTRA en esta solución provisoria.

4. Mejoramiento de la capacidad de gestión.

Este problema se refiere tanto a la gestión interna ministerial, como a la gestión de la infraestructura ya existente. Por una parte, es necesario elevar la capacidad técnica del Ministerio, tanto para un mejor manejo de los recursos financieros, como para hacer más eficiente la labor del personal.

Por otra, se requiere aumentar también la capacidad de gestionar la infraestructura existente, de modo de aumentar la eficiencia de su uso.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
(Miles de pesos de 1992)

PRESUPUESTOS INICIALES a)	1990	1992	92/90
GASTOS a) b)	138,611,019	150,300,359	8.4%
GASTOS CORRIENTES	26,821,827	16,486,530	-38.5%
Gastos de Operación	26,527,254	16,161,155	-39.1%
(Personal) (a)	(19,035,725)	(16,402,000)	-13.8%
Transferencias y Otros	294,573	325,375	10.5%
GASTOS DE CAPITAL	109,504,905	130,861,469	19.5%
Inversión Real	110,057,825	123,018,190	11.8%
Otros	(552,920)	7,843,279	-
APORTE FISCAL (a)	2,284,287	2,952,360	29.2%
DOTACION MAXIMA VIGENTE (c)	12,126	8,431	-30.5%

(a) Incluye efecto anual de los reajustes de remuneraciones de diciembre de 1989 (12%), y de diciembre de 1991 (18%).

(b) Excluye Servicio de la deuda pública y saldo final de caja.

(c) Dotaciones máximas de personal fijadas en las respectivas leyes de presupuestos. La dotación efectiva puede resultar inferior durante el año.