



PROGRAMA DE OBRAS PUBLICAS  
PERIODO 1992 - 1993

- VIALIDAD INTERURBANA
- VIALIDAD URBANA
- AEROPUERTOS
- PUERTOS
- RIEGO
- EDIFICACION PUBLICA
- OBRAS POR CONCESION

ENERO 28, 1991.

ASESORIA MINISTERIAL  
Ministerio de Obras Públicas

PROGRAMA DE INVERSIONES MOP 1992-1993

Este documento contiene las metas de inversión que el Ministerio de Obras Públicas ha propuesto para los años 1992 y 1993. El monto total de inversión alcanza a, aproximadamente, US\$ 500 millones al año, es decir un 1.5% del PGB proyectado. Tanto los montos globales como los estipulados por sector están en proceso de revisión, producto de los ajustes al marco presupuestario estipulado por Hacienda para el período.

Los montos son superiores al promedio de los últimos 15 años, pero bastante inferiores a las cifras de inversión de los años 60 e inicio de los 70, en su relación con el PGB del país y parámetros como el número de vehículos y de habitantes.

Se expondrán, en este informe, algunas cifras básicas que permiten describir el estado de la infraestructura que es de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas. Estos indicadores permiten focalizar la atención hacia las prioridades del Gobierno en esta materia y explicar las metas del Plan de Inversiones del Ministerio, especialmente para los años 1992 y 1993.

CUADRO No 1: PROGRAMA OBRAS PUBLICAS 92-93

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA		
		1992	1993	TOTAL 92-93
TOTAL VIALIDAD INTERURBANA		324.2	327.3	651.5
TOTAL VIALIDAD URBANA		41.9	46.3	88.2
TOTAL TRANSPORTE AEREO Y MARITIMO		66.4	71.5	137.8
TOTAL RIESO		69.6	69.4	139.0
TOTAL EDIFICACION PUBLICA		5.5	5.3	10.8
TOTAL INVERSION PUBLICA EN INFRAESTRUCTURA		507.5	519.8	1027.3

## VIALIDAD INTERURBANA

### a) Conservación.

- . La primera prioridad en la acción del Gobierno en materia de infraestructura es cumplir con la responsabilidad de conservar los activos con que se cuenta, evitando su destrucción por el normal uso.
- . Las evaluaciones que se han hecho, incluyendo las del Banco Mundial, indican que la INVERSION OPTIMA en conservación de nuestra red de caminos es de US\$ 250 millones al año. El PRESUPUESTO 1991 alcanza para destinar sólo US\$ 110 millones (incluyendo la reposición de pavimentos que ya están destruídos).
- . La inversión en CONSERVACION, en relación al parque automotriz, ha mostrado niveles decrecientes en los últimos años. Con el leve incremento presupuestado para 1991 sólo se está reduciendo parte del déficit acumulado.
- . De acuerdo al último catastro (Enero de 1991), el estado de los caminos es el siguiente:

ESTADO RED VIAL TOTAL (ENERO 1991)

CAMINOS EN BUEN ESTADO:	9830 Kms	12%
CAMINOS EN REGULAR ESTADO:	25430 Kms	32%
CAMINOS EN MAL ESTADO:	44330 Kms	56%
<hr/>		
TOTAL:	79590 Kms	100%

ESTADO RED VIAL PAVIMENTADA (ENERO 1991)

CAMINOS EN BUEN ESTADO:	5102 Kms	46%
CAMINOS EN REGULAR ESTADO:	3972 Kms	36%
CAMINOS EN MAL ESTADO:	1927 Kms	18%
<hr/>		
TOTAL:	11001 Kms	100%

ESTADO RED VIAL RIPIO/TIERRA (ENERO 1991)

CAMINOS EN BUEN ESTADO:	4705 Kms	7%
CAMINOS EN REGULAR ESTADO:	21457 Kms	31%
CAMINOS EN MAL ESTADO:	42427 Kms	62%
<hr/>		
TOTAL:	68589 Kms	100%

. Se destaca de los cuadros anteriores que más del 50% de los CAMINOS PAVIMENTADOS se encuentran en REGULAR O MAL ESTADO cifra que en el caso de los caminos no pavimentados es varias veces más crítica, ya que el 93% de los CAMINOS DE RIPIO O TIERRA se encuentra en esta misma situación. Es la Red Comunal, utilizada por las localidades agrícolas y forestales a lo largo de todo el país, la que se encuentra en peor situación.

. La primera prioridad es mantener la Red Pavimentada en buen estado, considerando el alto valor patrimonial involucrado. Se destinan alrededor de US\$ 55 millones anuales lo que equivale a un 60% de la conservación óptima. A la reconstrucción de tramos destruidos se destina alrededor de US\$ 60 millones anuales.

. Hoy en día la Red Comunal (casi en un 100% sin pavimentar) prácticamente no es conservada. Se proyecta destinar US\$ 30 Millones anuales a esta Red, lo que equivale a un 23% de la conservación óptima.

b) Pavimentación.

. Sólo 11000 Kms de la vial se encuentra pavimentada. Los estudios demuestran que cuando el tráfico de un camino supera los 250 vehículos/día, como promedio (casi 1 vehículo cada 2 minutos), la pavimentación es necesaria (rentabilidad del proyecto superior a los niveles mínimos exigidos). Según los últimos antecedentes, cerca de 8500 Kms de la red no pavimentada tiene tráfico que superan los 300 vehículos/día.

CUADRO No 2: PROGRAMA DE INVERSION EN VIALIDAD INTERURBANA

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA		
		1992	1993	92-93
VIAL. INTERURB.	Conserv. Red Comunal	25.0	35.0	60.0
	Conserv. Red Básica	51.3	66.5	117.9
	Reposiciones	68.0	52.9	120.9
	Mejoramientos	49.5	43.7	93.2
	Doble Calzada R5	30.5	34.2	64.7
	Otras Ampliaciones	10.3	0.9	11.1
	Construcciones	12.1	16.6	28.7
	Pavimentación 1000 Kms	77.5	77.5	155.0
Subtotal VIALIDAD INTERURBANA		324.2	327.3	651.5

- . Las metas del programa propuesto son pavimentar, durante el período 92-93, 1000 Kms adicionales al programa ya acordado con el Banco Mundial (unos 300 km anuales), completándose 1600 kms de pavimentaciones durante el período. Este programa está en revisión debido a los ajustes presupuestarios ya mencionados.

c) Ampliaciones.

- . Considerando el creciente aumento del tráfico en las principales rutas, especialmente la Ruta 5 (La Panamericana), se proyecta terminar en 1993 la construcción de la Doble Vía hasta San Javier (desde Santiago) y la Doble Vía hasta San Antonio.

VIALIDAD URBANA

a) Programa Vigente (BID 559).

- . En 1992 termina gran parte del programa BID 559, para Vialidad Urbana. Este programa incluye avanzar en proyectos estructurales como el Anillo Circunvalación Américo Vespucio y la Vía General Velásquez, en Santiago, así como la terminación de proyectos regionales como el acceso a Viña del Mar (Rodelillo-El Salto) y accesos a Coronel, VIII Región, ambos en evaluación final.
- . El grado de congestión en las ciudades se está transformando en un aspecto crítico, lo que queda demostrado por la existencia de más de US\$ 450 millones en proyectos de alta rentabilidad social que no tienen financiamiento. Algunos proyectos considerados

CUADRO 3: PROGRAMA DE INVERSION EN VIALIDAD URBANA

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA		
		1992	1993	92-93
VIALIDAD URBANA	BID 559			
	. Circ.A.Vespucio (parte)			5.6
	. Gral.Velásquez (parte)			8.5
	. ByPass Coronel			8.5
	. Rodelillo-El Salto			10.5
	. Mejor. Coronel-Lota			7.4
	Total Programa BID	32.4	8.1	40.4
	Programas s/financiamiento	9.6	38.2	47.8
	. Circ.A.Vespucio (term)			16.0
	. Gral.Velásquez (term)			11.8
	. Proyectos varios			20.0
TOTAL TRANSPORTE URBANO		41.9	46.3	88.2

prioritarios, para ser incluidos en un nuevo programa con el BID, a comenzar en 1993, son la Terminación Circunvalación Américo Vespucio y de la General Velásquez.

- . El Ministerio de Obras Pública tiene presupuestado destinar US\$ 43 millones a este programa con objeto de terminar los proyectos que se consideran prioritarios, durante este período.

#### PUERTOS

- . La prioridad en materia de Obras Portuarias es el programa de Rehabilitación de los puertos de la V Región y la construcción del Sitio Cero de San Vicente. De este programa, a fines de 1993 sólo quedarán por reconstruir los sitios 2 y 3 de Valparaíso, quedando terminados el Muelle Barón y los sitios de San Antonio, además de San Vicente.

Adicionalmente, se cuenta con un programa de construcción de caletas artesanales, entre ellas Isla de Pascua y San Antonio. Se ha considerado traspasar estas caletas a la administración de los propios pescadores.

#### AEROPUERTOS

- . La principal tarea del Gobierno en esta materia es la construcción de un nuevo Terminal de Pasajeros en A. Merino Benítez. El actual edificio fue construido hace más de 20 años y está diseñado para movilizar 1 millón pasaj/año. Hoy en día el movimiento alcanza a 1.7 millones pasaj/año y para el año 2000 se proyectan 2.5 millones. Considerando la restricción de recursos

CUADRO No 4: PROGRAMA DE INVERSION EN PUERTOS Y AEROPUERTOS

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA				
		1992	1993	92-93	Saldo	Total
TRANSPORTE MARITIMO:						
PUERTO S.ANTONIO	Rehab. Ptos V Reg	13.1	13.3	26.5		27.6
PUERTO VALPARAISO	Rehab. Ptos V Reg	3.6	7.1	10.7	16.8	31.8
PUERTO S.VICENTE	Constr.Sitio Cero	4.3		4.3		11.0
OTROS PUERTOS	Programa Pesca Artesanal	2.6	1.7	4.3		
Subtotal TRANSPORTE MARITIMO		23.6	22.1	45.7	16.8	
TRANSPORTE AEREO:						
AEROPUERTO A.M.B.	Terminal de Pasajeros	20.3	20.3	40.6	2.5	43.1
	Sistema de Pistas	8.3	8.3	16.5	2.4	18.9
CONSERV/MEJORAM	Aerop/Aerod del país	14.2	20.8	35.0		
Subtotal TRANSPORTE AEREO		42.8	49.3	92.1		
TOTAL TRANSPORTE AEREO Y MARITIMO		66.4	71.5	137.8		

públicos. se está buscando mecanismos para financiar este proyecto con recursos privados, materia que es altamente delicada política y operacionalmente.

- . Para el Terminal de Carga del mismo aeropuerto se está elaborando un estudio que ordenará y regulará la construcción y operación de servicios de carga aérea, por el sector privado.
- . También se ha conformado un programa de conservación de la red aeroportuaria, que involucra invertir unos US\$ 18 millones anuales en Mejoramiento y Mantenimiento de los aeropuertos del país, programa que también está en revisión debido a las restricciones presupuestarias.

### RIEGO

- . Chile cuenta con unas 5 millones de Has arables, de las cuales sólo 1.1 millones se encuentran regadas; quedan más de 700 mil has potencialmente regables. Hace más de 20 años que en nuestro país no se ejecuta una obra de riego de importancia.
- . El programa propuesto de Obras Mayores de riego involucra iniciar, durante el período, la construcción de 3 obras consideradas prioritarias: Canal Laja Diguillín, Canal Penuhue y Embalse Huasco. Además la construcción de una primera etapa del Embalse Convento Viejo. La programación de obras está en revisión, considerando las restricciones presupuestarias.
- . Se ha definido como condición el que los beneficiarios de

CUADRO No 5: PROGRAMA DE INVERSIONES EN RIEGO

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA				
		1992	1993	92-93	Saldo	Total
GRANDES OBRAS	Canal Pencahue	11.1	6.3	17.4		21.0
	Canal Laja-Diguillin	20.3	26.7	47.0	26.9	75.7
	Embalse Huasco	10.7	13.9	24.6	3.1	33.3
	Embalse C. Viejo (1)	5.0		5.0		5.0
OBRAS MEDIANAS	Varios proyectos	20.0	20.0	40.0	160.0	200.0
CONSERV/MEJORAM	Rehabilitación	1.5	1.5	3.0		
EST. DE DESARROLLO		1.0	1.0	2.0		
TOTAL RIEGO		69.6	69.4	139.0		

las obras paguen por ésta lo que corresponde a sus beneficios. Las negociaciones con los regantes están en avanzado proceso.

#### EDIFICACION PUBLICA

- . En materia de Edificación Pública la situación es similar a los restantes sectores. Se está realizando un catastro de la infraestructura de edificios públicos, sin embargo cifras preliminares señalam que más del 50% de los edificios públicos se encuentran en regular o mal estado.
- . El programa 92-93 estipula los fondos mínimos para hacer frente a esta situación, considerándose US\$ 5 millones anuales incluyendo los Monumentos Nacionales.

#### PROYECTOS POR CONCESION

- . El Ministerio ha estado trabajando todo el año pasado en estudiar, en conjunto con la Cámara Chilena de la Construcción, en el perfeccionamiento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, la cual nunca ha sido aplicada, debido a sus debilidades.
- . En Marzo de 1991 se espera que estas modificaciones culminen su trámite legislativo, con objeto de que sea aplicado a proyectos piloto de concesiones y luego confeccionar un completo programa de obras por concesión, que permitan liberar parte de las restricciones que impone el marco presupuestario antes señalado.
- . Considerando que es un concepto de construcción y

CUADRO No 6: PROGRAMA DE INVERSION EN EDIFICACION PUBLICA (1)

(Cifras en millones de US\$)

SUBSECTOR/AREA	PROGRAMA/PROYECTO	INVERSION ESTIMADA		
		1992	1993	92-93
EDIF PUBLICOS	Construcc./Conservación	3.4	3.2	6.5
MONUM NACIONALES	Conservación y Estudios	2.1	2.1	4.2
TOTAL EDIFICACION PUBLICA		5.5	5.3	10.6

(1) No incluye obras realizadas por la D. Arquitectura para otros sectores (carabineros, salud, educación).

explotación de obras públicas muy reciente en nuestro país, no debe esperarse que durante el período se logren cambios dramáticos. La meta es que se inicie la utilización de este mecanismo para su perfeccionamiento y aplicación más generalizada en forma gradual.

CUADRO 7: PROGRAMA TENTATIVO DE OBRAS POR CONCESION

(Difras en millones US\$)

PROYECTO	IMPORTANCIA	INVERSION ESTIMADA	AÑO EJEE PROBABLE	SUSTITUCION INVERSION
TUNEL EL MELON	Evita cuesta El Melón	12.9	1991	
ACCESO SUR CONCEPCION (Mulchén-San Pedro)	Camino maderero y turístico como alternativa a Ruta 5 y acceso por Cabrero. Requerirá cofinanciamiento fiscal a la inversión.	8.1	1992	4.7
ACCESO NORTE CONCEPCION (Los Conquistadores)	Alternativa Ruta 5 como acceso norte. Desarrollo de localidades conectadas. Requerirá cofinanciamiento fiscal a la inversión.	22.3	1992	14.7
RUTA CONCEPCION-CORONEL	Permite ejecutar este proyecto, de alta prioridad, rápidamente, generando ingresos al fisco para el cofinanciamiento de la red de accesos a Concepción.	8.6	1991	8.6
COMPLEMENTO AUTOPISTA A SAN ANTONIO	Continuación autopista a San Antonio con mismo standard y mejoramiento accesos a Santiago.	13.5	1992	9.1
PUERTO PUNTA ARENAS	Desarrollo de un puerto y servicios marítimos integrales en la XII Región.	15.0	1991	
TERMINAL CARGA AEROP. ARTURO MERINO BENITEZ	Desarrollo de area Terminal de carga aerea.	20.0	1991	
AGUA POTABLE AREA DE TONGOY	Adecuado abastecimiento de agua potable para Tongoy y balnearios adyacentes: Importancia social y turística. LA EXPERIENCIA SE PUEDE APLICAR A OTROS BALNEARIOS (COSTA CENTRAL, LAGOS, ZONA SUR)	10.0	1991	
GRUAS TRANSFERENCIA CONTENEDORES (Pto.S.Ant.)		9.2	1993	
INVERSION ESTIMADA TOTAL		119.6		37.1