

**AFIATIVO**

**CARLOS HURTADO RUIZ-TAGLE**  
*Ministro de Obras Públicas*

16308 Atte

30-X-91

REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
REGISTRO Y ARCHIVO			
NR.	91122655		
A:	30 OCT 91		
<input checked="" type="checkbox"/> P.A.A.	<input type="checkbox"/> R.C.A.	<input type="checkbox"/> F.W.M.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> C.B.E.	<input type="checkbox"/> M.L.P.	<input type="checkbox"/> P.V.S.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> M.T.O.	<input type="checkbox"/> EDEC	<input type="checkbox"/> J.R.A.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> M.Z.C.			

INTERVENCION DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

ANTE LA SUB COMISION MIXTA DE PRESUPUESTO

EN EL H. SENADO

VALPARAISO, Octubre de 1991.

REPUBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Honorables Señores Parlamentarios:

En el mes de setiembre recién pasado S.E. el Presidente de la República delineó, en informe a la Nación, el Programa de Inversión en Infraestructura para el cuatrienio 1991-94. Este programa se basa en un diagnóstico objetivo de las importantes deficiencias que, en esta materia, tiene nuestro país y en la necesidad de abordarlas otorgando la suficiente prioridad en materia de asignación de recursos, dentro de las obvias limitaciones de nuestro presupuesto, y buscando los adecuados mecanismos de participación privada en el sector.

El programa presentado por S.E. incluye una meta de inversión equivalente a dólares 2.350 millones a ejecutarse entre 1991 y 1994. Vela por una adecuada equidad entre las regiones del país y por la correcta consideración de las necesidades de los sectores productivos y exportadores más intensivos en el uso de infraestructura.

Durante 1991 se completará una inversión total en infraestructura equivalente a unos US\$ 430 millones, presupestándose para 1992 una cifra cercana a los US\$ 571 millones. Del programa total del cuatrienio, se proyecta que el MOP invierta un 58%, aproximadamente, a través de sus Direcciones Operativas (en 1992 esta proporción alcanza a, aproximadamente, un 55%) siendo el resto de responsabilidad de otros Ministerio u organismos como CORFO (programa de obras sanitarias urbanas y METRO), transporte y telecomunicaciones (EMPORCHI y Ferrocarriles), DGAC (aeropuerto A. Merino Benítez), y programas de fomento a riego y de manejo de cuencas a cargo de diversas instituciones.

En lo que se refiere a este Ministerio, alrededor de un 80% de los recursos se destinan y destinarán a Vialidad, siendo el programa de Riego y el de Obras Portuarias los que representan el mayor volumen de recurso, entre los restantes

( alrededor de un 8 % cada uno ). Estas cifras no incluyen lo que se invertirá a través del FNDR, ni lo que se invertirá por mandato ( especialmente Dirección de Arquitectura y Dirección de Aeropuertos ).

Las inversiones presupuestadas para el Ministerio durante 1992 involucran el inicio y continuación de las obras necesarias para cumplir con el programa de inversiones cuatrienal. Además considera un incremento en la inversión en estudios, paso indispensable para ejecutar las obras programadas.

A continuación me referiré a la ejecución del ejercicio presupuestario 1991 de este Ministerio y luego a la presentación que haremos a este Congreso sobre el presupuesto 1992.

#### 1.- DESARROLLO EJERCICIO PRESUPUESTARIO 1991

El desarrollo del ejercicio presupuestario de 1991 ha sido satisfactorio, experimentándose durante el año, variaciones normales respecto a las proposiciones iniciales.

El presupuesto inicialmente aprobado de \$151.576 millones se ha incrementado a septiembre a \$155.869 millones, o sea en 2.8 %.

El aumento del gasto presupuestado obedece a los reajustes de remuneraciones otorgados al sector público en diciembre de 1990 no considerados en el presupuesto original y a suplementos especialmente para obras de emergencia en la zona norte del país, para ser transferidos a las empresas sanitarias. Además se produjo un cambio en la composición de la inversión incrementándose la inversión financiera en \$ 3.570 millones, con una baja de la inversión real estimada en una suma similar, para efectos de balancear los requerimientos de anticipos de los contratos de obras.

En materia de ingresos se ha producido un cambio en la composición estimada. El endeudamiento externo que se estimó en \$ 62.855 millones disminuye a \$ 59.035 millones,

o sea 6.12 %, principalmente debido a modificaciones en el esquema de financiamiento de las grandes obras de riego y a desfases en el financiamiento externo de los proyectos portuarios, cuyo crédito está en proceso final de negociación. En Vialidad, en cambio, se espera incrementar la participación externa por encima de lo originalmente presupuestado. En compensación a lo anterior y para cubrir los mayores gastos estimados, se ha logrado un incremento de aporte fiscal de 10%.

Un análisis más desagregado de los principales cambios presupuestarios muestra los siguientes aumentos: Arquitectura \$ 423 millones (9.4%), Vialidad \$ 923 millones (0.8%), Obras Portuarias \$ 113 millones (2.0%), Aeropuertos \$ 264 millones (12%). Riego \$ 182 millones (3.4%), y otros servicios \$ 2.388 millones (12,6%). Hay modificaciones en trámite que reducirán el gasto en la Dirección de Riego en unos \$ 930 millones.

En relación con la estructura regional del programa de inversión los siguientes cambios parecen dignos de ser destacados a nivel de subtítulos: incrementos de más de un 15% en las regiones I, III, VI y Metropolitana; incremento de 59% en estudios; e incremento de 25% en la Red Vial Austral (subtítulo 75); reducción en la VIII región (15%) y en los programas de inversión de carácter nacional (20%).

Al 30 de septiembre se ha desembolsado un 67% del total presupuestado para el año. Este porcentaje es igual al desembolso en 1989 y ligeramente inferior al de 1990 (70%). Dentro de los desembolsos el que mayor lentitud ha mostrado es el de transferencias de capital a las empresas sanitarias CORFO, el que se ha materializado en sólo 32% del total presupuestado. Este desembolso ha estado sujeto a la renegociación del crédito BID 543 el cual se espera completar en breve. En el intertanto se ha autorizado aporte fiscal que está permitiendo el desarrollo del programa previsto, de acuerdo a los requerimientos de las empresas involucradas, anticipándose por ello un alto grado de cumplimiento de la ejecución de aquí a fin de año.

La ejecución del programa de inversión alcanza a un 61 % al 30 de septiembre. En 1990 a la misma fecha el desembolso alcanzaba a 63%. A nivel de cada servicio la ejecución alcanza a lo siguiente: Arquitectura (64%), Riego (19%), Vialidad (63%), Obras Portuarias

(68%) y Aeropuertos (50%). Con excepción de la Dirección de Riego, los servicios muestran un avance razonable a la fecha, concordante con la distribución anual normal de los gastos de inversión, no anticipándose problemas para el desembolso eficiente de la totalidad de los recursos de inversión de aquí a fin de año.

Sobre el ejercicio presupuestario de las distintas direcciones cabe hacer las siguientes observaciones:

En el caso de la Dirección de Arquitectura parte muy importante de su presupuesto ha sido destinado a la conclusión del Edificio del Congreso en Valparaíso. Esta obra se encuentra virtualmente terminada y el contrato principal correspondiente está en etapa final de liquidación. La finalización de esta obra significó una disminución muy considerable del presupuesto de ejecución directa de esta Dirección. Como compensación se ha producido durante 1991 un incremento muy sustancial de los trabajos que ella ejecuta por el sistema de mandato. Así, mientras en 1990 se gastaron \$7.100 millones en obras por mandato, en 1991 se espera ejecutar un total de \$ 18.700 millones por este sistema, cifra superior en un 78 % a la que se estimó el año pasado en la exposición que hiciera ante esta misma Comisión. Este aumento ha sustituido el Edificio del Congreso Nacional con cientos de obras de gran impacto social a lo largo de todo Chile.

La Dirección de Riego ha incrementado de un modo muy significativo su actividad durante 1991. En 1990 el presupuesto de inversión de la Dirección alcanzó a \$609 millones, mientras que el presupuesto final para 1991 alcanzará a \$3.788 millones. Con respecto al presupuesto originalmente aprobado, de \$4.721 millones, se ha incrementado significativamente el gasto en estudios de proyectos sin los cuales no es posible el desarrollo de un plan de inversiones de mediano plazo. Además, se destinaron importantes recursos al desarrollo de obras destinadas a paliar los efectos de la sequía en el norte y se ha iniciado en la Región Metropolitana un programa experimental de saneamiento de canales de regadío cuyo propósito es garantizar la limpieza de las aguas que utiliza la agricultura. Este programa se está desarrollando con una activa participación de los regantes, las asociaciones de canalistas y las autoridades regionales y municipales involucradas.

Se concluyeron las negociaciones con los agricultores y se pusieron en marcha las obras del canal Pencahue para poner en regadío aproximadamente 12.000 há. en ese valle. Estos trabajos están en pleno desarrollo. Asimismo, se terminaron los estudios técnicos y económicos para definir el emplazamiento final de un embalse sobre el río Huasco, se negoció con los agricultores las condiciones de repago de las obras y se ha abierto la licitación para la construcción del túnel de desviación necesario para la construcción del embalse.

En el desarrollo del programa de las obras mayores se ha producido un desfase respecto a lo previsto debido a dilaciones en la aprobación del crédito OECF con que se pretendía financiarlas. Para no atrasar las obras de mayor prioridad el gobierno decidió financiarlas con recursos propios, postergando la iniciación del canal Laja-Diguillín hasta que se materialice su financiamiento con dicho crédito. Todo lo anterior ha llevado a una acumulación de los gastos del programa hacia fines de año y a una reasignación de la inversión no materializada hacia proyectos prioritarios en Vialidad.

El programa de inversiones de Vialidad se ha mantenido, en términos globales, dentro de los márgenes previstos en el proyecto presupuestario de 1990. A septiembre el ritmo de ejecución alcanzaba a 63%, nivel similar al del año pasado, esperándose cumplir con el 100% satisfactoriamente de aquí a diciembre.

El presupuesto vigente considera mayores gastos, que el presupuesto original, para las regiones extremas del país (I, XI y XII), en desmedro de inversiones que se disminuyen en la VII y VIII regiones, donde se produjeron dificultades legales y administrativas en la adjudicación de algunos grandes contratos.

Además se consideran aumentos significativos (25%) en los gastos destinados a la conservación de la red para atender parcialmente los elevados requerimientos en esta materia. En compensación, el programa en ejecución considera una reducción en los niveles de gasto durante 1991 en proyectos de ampliación y mejoramiento, concordante con el desfase generado por problemas, entre los bancos multilaterales y la Contraloría, sobre criterios de adjudicación de los contratos. La causa de este problema fue resuelta con la aprobación de una ley, en este Congreso, sobre el trabajo de profesionales extranjeros en obras con financiamiento

internacional. Además, como resultado de la puesta en marcha de un nuevo crédito BID, fue necesario desfasar en algunos meses la iniciación de algunos proyectos del programa, que requirieron de una revisión especial de este organismo para la efectividad de esta operación.

La construcción de la doble calzada entre San Fernando y San Javier está marchando dentro de lo programado y se espera concluirla en 1993, tal como fuera anunciado el año pasado. Se concluyó el tramo Melipilla - El Paico de la autopista a San Antonio y se ha dado inicio, aunque con atraso, a la doble calzada entre Concepción - Coronel y Penco - Lirquén. También se ha abierto la licitación para el tramo Copiapó - Paipote.

El programa de nuevas pavimentaciones considera la conclusión durante 1991 de contratos por 296 kms., un incremento de 25 % sobre 1990, y el desarrollo de contratos por 560 kms. adicionales. La inversión total en este programa se ha reducido en aproximadamente 10% respecto de lo inicialmente presupuestado. El programa de vialidad urbana se mantiene dentro de los límites previstos. En cuanto al programa de la red vial austral se produce un incremento significativo (25%) debido a esfuerzos adicionales que se están haciendo para concluir el tramo entre Cochrane y Puerto Yungay y acelerar la construcción del tramo entre Puerto Yungay y Villa O'Higgins.

Conviene destacar finalmente las acciones emprendidas para fortalecer la capacidad de elaboración de proyectos de la Dirección de Vialidad. El departamento de proyectos aumentó el número de profesionales de 23 a 34, los nuevos ingenieros son jóvenes y deben foguarse antes de rendir adecuadamente. Entretanto se contrató a partir de mayo una consultoría especializada para revisar la labor de elaboración y revisión de proyectos. Los resultados ya se han hecho sentir en el número de proyectos en elaboración y en la calidad del control sobre los contratos de ingeniería. Mientras en 1989 se contrataron 74 proyectos, y en 1990 82, en 1991 se espera contratar 173. Demás resulta destacar a esta Comisión que es esencial contar con proyectos adecuados para poder desarrollar el programa de inversión para el período 1992 -1994.

El programa de obras portuarias, al cual el Gobierno concede especial significación, se ha ido desarrollando de modo satisfactorio. Las dos obras más importantes

que se encuentra ejecutando esta Dirección, el sitio cero de San Vicente y el muelle Barón de Valparaíso, se entregarán al uso varios meses antes del plazo estipulado, pudiendo inaugurarse a principios de 1992. Las inversiones en caletas pesqueras se encuentran todas en ejecución lo mismo que aquellas consideradas en el programa de rampas de conexión insular.

En la Dirección de Aeropuertos se asignaron recursos para algunos proyectos nuevos, como la conservación del aeropuerto Los Cerrillos en Santiago, y estudios para mejoramientos en Arturo Merino Benitez y Guardiamarina Zañartu en Puerto Williams. Sólo se redujeron recursos al proyecto de la Florida en La Serena, consecuencia del menor costo de su ejecución. El aumento global de la inversión de esta Dirección, con respecto al presupuesto original, fue del 10 %.

El presupuesto del MOP contiene, en 1991, \$ 6.530 millones en recursos para ser transferidos a las Empresas de Servicios Sanitarios. Esta cifra es superior en \$ 1.000 millones al presupuesto presentado al Congreso el año pasado, como consecuencia de la necesidad de efectuar obras de reparación y rehabilitación de infraestructura sanitaria de la Empresa de Antofagasta, cuyas instalaciones se vieron significativamente dañadas por el aluvión del mes de junio.

Dentro de las actividades del año se destaca la materialización de 65 proyectos de agua potable rural, a un costo total de \$ 1.313 millones, financiados parcialmente con el saldo de recursos del préstamo BID de Agua Potable Rural IV Etapa. Esta cifra representa un incremento de \$ 378 millones respecto de lo previsto en el presupuesto original resultado de ajustes finales en la matriz de financiamiento del Banco. A la fecha un 90 % de los recursos ya han sido transferidos a las empresas sanitarias.

Dentro del presupuesto se contemplaron adicionalmente recursos por \$ 1.755 millones para financiar el 100 % de 34 obras de abastecimiento de agua potable rural y rehabilitación de sistemas existentes. Prácticamente la totalidad de estas obras inició su ejecución en julio y agosto del presente año, alcanzando los desembolsos a 55 % en octubre, previéndose cumplir satisfactoriamente el 100 % de aquí a fin de año.



El presupuesto de transferencias de capital incluía, por último, recursos por \$ 2.840 millones para financiamiento parcial de numerosas obras de agua potable y alcantarillado urbano. Su materialización requería, sin embargo, concretar la renegociación del crédito BID 543 el cual proveería estos recursos. Esta renegociación no se ha podido finiquitar a la fecha, aunque ya se han superado los numerosos obstáculos, de tipo técnico y legal, que impidieron resolver este asunto dentro de los plazos que se habían previsto. Para evitar la demora en la ejecución de los proyectos, el Gobierno decidió, a mediados de año, asignar \$ 2.008 millones con cargo al aporte fiscal para este propósito. Durante octubre se giraron \$ 1.084 millones de estos recursos anticipándose, por el alto grado de avance de la ejecución de los varios proyectos que será posible completar el 100 % de lo definitivamente asignado para el año. Entre las obras más importantes, que se están licitando con recursos de este programa, se encuentran el alcantarillado de Iquique, Quellón y Puerto Varas-Llanquihue que permitirán sanear importantes sectores de nuestras costas y lagos. También se ha dado inicio al mejoramiento de los sistemas de agua potable de Iquique, Rancagua, Constitución, Tomé, Temuco y Punta Arenas, los que incluyen obras para aumentar la capacidad de las redes existentes y evitar, en algunos casos, severos racionamientos de este vital elemento.

En síntesis, la ejecución del programa 1991 ha sido satisfactoria. Se han superado dificultades que no eran previsibles de tipo administrativo y legal, algunas de ellas con la aprobación de iniciativas por este Congreso; se ha fortalecido la capacidad ejecutora de las Direcciones operativas, se ha mejorado la cartera de estudios y proyectos del Ministerio. Todo esto era necesario para enfrentar el programa más intenso de actividades que se presupuesta para 1992.

## 2.- CIFRAS GLOBALES SOBRE EL PRESUPUESTO DE 1992

El presupuesto total del MOP para 1992 de 202.347 millones representa un incremento real sobre el presupuesto de 1991 de 12,4 %. Si de este total se deduce lo que se destina al servicio de la deuda el incremento es de 12,8 % y si se deducen además las transferencias, que no contienen cifras homogéneas comparables con las de 1991, el incremento real es de 14.7 %.

El presupuesto para inversiones, reales y financieras, excluyendo transferencias, alcanza a \$ 131.586.6. Esto representa un incremento real sobre los montos presupuestados para 1991 de 18.3 %. El aumento en términos reales sobre 1990 es de 34.8 %. Si se considera que en 1992 disminuye significativamente la inversión presupuestada en la Dirección de Arquitectura como resultado de la conclusión de la obra del Congreso Nacional, pero que esta disminución se ve compensada por gran variedad de construcciones en edificios que se encargan al MOP por mandato, el valor de las inversiones ejecutadas por el MOP crecerá en aproximadamente un 18.2 % entre 1992 y 1991 y en aproximadamente 45 % real con respecto a los niveles de inversión de 1990. Esta última cifra muestra con elocuencia la magnitud del esfuerzo adicional que está desarrollando el actual Gobierno a través del MOP para recuperar los déficits de infraestructura de que sufre el país.

El presupuesto para gastos corrientes (subtítulos 21 a 25) alcanza a \$ 16.425 millones, lo que representa un incremento de 6.5 % real sobre el presupuesto final 1991 en que deben aún hacerse algunos cambios para considerar los mejoramientos asociados con la Ley 19.020 (Miscelánea del MOP). No obstante dicho incremento, cabe señalar que, en términos relativos, los gastos corrientes han experimentado una disminución dentro del presupuesto total de gastos del Ministerio, pasando de un 11,8 % en 1989 a un 9,6 % en 1991 y a un 9,0 % en 1992, lo cual ha sido posible debido a los esfuerzos de racionalización que se han desarrollado, especialmente en materia de personal. En este último aspecto es importante mencionar que para 1992 no se contemplan incrementos en la dotación de personal a nivel MOP en relación a 1991. La variaciones que se observan con respecto a las dotaciones autorizadas en la Ley de Presupuesto de 1991 se explican sólo por los ajustes efectuados, de acuerdo con la Ley 19.020 de 1990 (Ley Miscelánea del MOP), la cual permitió redistribuir la dotación de personal del Ministerio entre los diferentes servicios que lo componen, incluyendo la planta adscrita a la Subsecretaría, proveniente del ex SENDOS ( 142 personas ). En consecuencia los aumentos de gastos en personal con respecto a 1991 ajustado ( ascendentes a \$ 646 millones a nivel MOP en términos reales ), no se explican por aumentos en la dotación de personal sino que fundamentalmente por :

a) El gasto correspondiente a cuatro meses de la adecuación de las plantas del Ministerio que ha tenido efecto sólo a partir de mayo de 1991 ( \$ 395 millones ),

b) El incremento del financiamiento para las horas extras y viáticos para el personal de las plazas de peaje y pesaje ( 109 millones ) y

c) Por el financiamiento de algunos cupos dentro de las dotaciones autorizadas para Vialidad, Riego y la Subsecretaría de Obras Públicas ( Unidad de Concesiones ), ( \$ 130 millones )

Con todo debe reconocerse que la escasez de recursos del presupuesto corriente es una limitante grave para el desarrollo más intenso y efectivo de algunas de las tareas que corresponden al Ministerio, lo cual hace necesario seguir mejorando los sistemas de gestión del Ministerio.

Del total de ingresos presupuestados para 1992, 46.1 % se obtienen de endeudamiento externo, 43.1 % de aportes fiscales y 10.1 % de ingresos de operación, principalmente peajes. Un punto que merece ser destacado muy especialmente es que el incremento del financiamiento externo que se proyecta para el Ministerio en 1992 excede al crecimiento del total de gastos en 11 %. En consecuencia se podrán recuperar en 1992 los mayores aportes fiscales que han sido necesarios como resultado de la demora de algunos créditos. Se demuestra así también que el MOP tiene proyectos y programas muy atractivos para el financiamiento de instituciones de crédito multilateral lo que hace posible que los incrementos de sus inversiones ejerzan presiones muy reducidas sobre los recursos fiscales.

El presupuesto de inversiones del MOP considera dentro de los \$ 131.546 millones, \$ 5.024 millones que corresponden a inversión sectorial de asignación regional. Estos recursos se han presupuestado para servir de apoyo a los requerimientos de la conservación vial de la Red Comunal que constituye uno de los problemas que más preocupa a las regiones. La distribución regional de estos recursos se hará tomando en consideración la magnitud de los problemas de conservación vial que presentan las distintas regiones. Dentro de cada región la asignación de estos recursos a proyectos específicos será efectuada por autoridades regionales

respetando algunos criterios generales indicados por el MOP. Sobre el uso de estos recursos se comenta al revisar los programas de Vialidad. En todo caso en los análisis de la distribución sectorial de los recursos, estos se consideran como parte de los destinados a Vialidad.

La distribución del presupuesto total de la inversión real y financiera del MOP es la siguiente:

Dirección	Millones (\$)	% del total	% aumento sobre 1991
Vialidad	107.319	81.6	17.3
Riego	9.448	7.2	73.3
O.Portuarias	9.772	7.4	55.4
Aeropuertos	1.748	1.3	-25.7
Arquitectura	1.101	0.8	-75.4
Otros	2.199	1.7	122.0
<b>Total</b>	<b>131.587</b>	<b>100.0</b>	<b>18.3 %</b>

Conviene advertir al revisar estas cifras que ellas no incluyen todas las inversiones en las cuales se encuentra participando directamente el Ministerio.

En particular cabe considerar que:

a) En Vialidad no se incluyen, lo mismo que en otras Direcciones los recursos que se invierten por mandato del FNDR. Tampoco se incluyen las inversiones que se espera materializar por el sistema de concesiones.

b) En Riego no se incluyen los recursos destinados a la Ley 18.450 de fomento de riego que con la colaboración de la Dirección de Riego se distribuyen a través de la Comisión Nacional de Riego.

c) En Obras Portuarias no se incluyen las inversiones que ejecuta directamente la EMPORCHI ni las que por la vía de la concesión desarrollará el sector privado.

d) En Aeropuertos no se incluye la inversión en el nuevo terminal de pasajeros A. Merino Benítez que será financiado por la Dirección de Aeronáutica Civil. El desarrollo del proyecto y la ejecución de las obras está encomendada a la Dirección de Aeropuertos.

e) Finalmente en la Dirección de Arquitectura no se incluye la inversión correspondiente a mandato de terceros.

Al considerar todas estas inversiones, la acción adicional que se desarrollará en el sector de infraestructura con la participación del MOP sube sustancialmente.

### 3. POLITICA Y PROGRAMAS DE INVERSIONES

Como ha manifestado en forma reiterada el Gobierno la provisión, conservación y operación de infraestructura es una tarea en que deben complementar esfuerzos el sector público con el privado. El Estado en forma pragmática debe abrir, donde ello resulta posible y eficiente, áreas para que opere el sector privado, estableciendo un marco estable que de confianza y en el que se protejan los intereses de los usuarios. Donde ello no parece factible ni conveniente ya sea por razones de costo, de oportunidad o de tecnología, el Estado debe asumir en forma vigorosa y decidida su rol. Deben establecerse sistemas de cobro a los usuarios y beneficiarios que permitan recuperar los costos de proveer, operar y conservar la infraestructura. Ello además de estimular un uso eficiente de ésta debe generar recursos para su financiamiento. Los proyectos que emprende el Estado deben ser evaluados para garantizar su rentabilidad económica y social y una distribución razonable de ellos en el territorio nacional, considerando en este proceso los puntos de vista de los distintos grupos nacionales o regionales involucrados.

Las políticas y programas de inversión que se han estado impulsando y que se proponen para 1992 están basadas en estos principios.

Al examinar estos programas conviene advertir que:

a) Los programas de inversión en infraestructura muestran una gran inercia interanual. Parte importante de los recursos se destinan a proyectos cuya ejecución está en marcha. Los proyectos nuevos toman tiempo largo en su preparación. Está probado que ejecutar sin evaluación e ingeniería apropiada es extremadamente ineficiente y costoso.

b) Parte muy importante de la responsabilidad del sector público radica en conservar la infraestructura que ya existe. Esta tarea copa una porción muy elevada de los recursos disponibles, y es una que ofrece una alta rentabilidad.

c) Considerando la escasez de financiamiento parece importante un énfasis especial en desarrollar esquemas que estimulen la generación de recursos adicionales a los que han sido asignados al Ministerio para el desarrollo de nuevos proyectos de inversión o actividades de conservación. Estos esquemas hacen conveniente dar cierta flexibilidad en la ejecución del programa de inversiones, para considerar aportes privados o de las regiones.

### 3.1 Dirección de Arquitectura.

En lo que va corrido de la presente administración la Dirección de Arquitectura ha ido modificando de un modo muy radical su accionar. De ser una institución como las demás del Ministerio que trabajaba fundamentalmente con recursos propios, se ha convertido en el principal agente de construcciones del sector público por la vía de los mandatos de otras instituciones o Ministerios. Para el año 1992 mientras la Dirección invertirá directamente (real y financiera) \$ 1.101 millones, las inversiones por mandato serán del orden de \$ 21.000 millones, o sea 95 % del total de la actividad de esta Dirección será por esa vía. Los principales mandantes de la Dirección de Arquitectura son el FNDR ( 60 % ), el Ministerio de Justicia, la Dirección General de Carabineros y el servicio Agrícola y Ganadero. En la actualidad está en proceso de negociación con el Ministerio de Educación el desarrollo de un programa para el mejoramiento y expansión de la infraestructura escolar básica en todo Chile.

Consciente de la magnitud del patrimonio de edificios que poseen y utilizan las distintas instituciones del Estado en todo Chile, sobre diez millones de m<sup>2</sup>, la Dirección está implementando un catastro para establecer el tamaño, uso y estado de conservación de los edificios del Estado y la demanda por espacio de las distintas instituciones. Este catastro permitirá racionalizar las políticas que se siguen en esta materia. Ello es especialmente importante para optimizar el impacto urbano de la edificación pública que es considerable.

De los \$ 1.101 millones que invierte directamente la Dirección de Arquitectura que se componen de una inversión real de \$ 1.255 millones y una financiera negativa de \$ 153.6 millones, se destinan 15% a conservación y reparación de edificios importantes, 66% en nuevas construcciones ( un edificio para el MOP en Temuco, la construcción de un edificio de uso social en Lago O'Higgins y la restauración de la iglesia Santa Inés en La Serena), un 3.7% para equipamiento de la Dirección y 4.5% para estudios.

### 3.2 Dirección de Aeropuertos.

La Dirección de Aeropuertos continuará durante 1992 con su política de conservación y mejoramiento de la infraestructura de pistas y edificios terminales e instalaciones anexas de los aeropuertos públicos del país. Se incentivará más durante este año, la participación de fondos regionales y de la Dirección de Aeronáutica en el financiamiento de los proyectos por el sistema de mandatos. En forma directa se invertirán \$ 1.748 millones, que en un 80.8 % se destinarán a conservación de los distintos aeropuertos del país, 17,0 % para mejoramientos, y el resto para estudios y equipamiento de la Dirección.

Una tarea que continuará recibiendo atención es la ampliación y mejoramiento del aeropuerto Arturo Merino Benítez. Durante 1991 se contrató el diseño y la ingeniería de detalle para la construcción del terminal de pasajeros A. Merino Benítez. Se espera iniciar las obras, por mandato de la Dirección de Aeronáutica Civil a comienzos de 1992. El nuevo terminal incluye un edificio de aproximadamente 20.000 m<sup>2</sup>, con caminos de acceso, estacionamiento y plataforma adicional para el estacionamiento de aeronaves. Se ha contratado también un estudio para la racionalización de los servicios de carga del aeropuerto, esencial para otorgar las concesiones que corresponda para el manejo de la carga. En este

aeropuerto también se ejecutarán reparaciones de importancia en la pista, como parte de la tarea de recuperar el nivel de servicio de ella. Estas reparaciones deberán continuar durante 1993 y 1994.

### 3.3 Dirección de Obras Portuarias.

La Dirección de Obras Portuarias considera una inversión real de \$ 9.772 millones para 1992. Un incremento de 55,4% sobre el nivel invertido en 1991. Un 84% de estos recursos se destinarán a la ejecución del programa de reconstrucción y ampliación de los puertos de la V y VIII Región.

En esta materia se consideran los recursos necesarios para concluir el sitio cero en San Vicente y la obra del muelle Barón en Valparaíso, y dar inicio a la construcción de los sitios uno sur, dos y tres de San Antonio tarea para la cual se consideran \$ 5.886 millones para 1992. Estos sitios deben concluirse en 1993.

El resto del programa de la Dirección de Obras Portuarias está destinado a la conservación y desarrollo de un sistema de caletas pesqueras, rampas de conexión insular e investigaciones para resolver los problemas fluvio marítimos de algunos ríos en los que hay interés en desarrollar puertos pesqueros. Se están desarrollando o se iniciarán obras en Isla de Pascua, Caleta Maitencillo, Horcón, Caleta Matanzas, Isla Mocha, San Vicente ( Puerto Pesquero artesanal ), Ancud ( rompeolas caleta de pescadores artesanales ), Pudeto ( varadero y galpón ). Quellón ( muelle de pescadores artesanales ), Linlin, Meulin y Quinchao. Los estudios fluviomarítimos se están desarrollando para Constitución y Lebu.

El crédito BIRF, Infraestructura I, que debe financiar estas obras, algunas retroactivamente, se encuentra en su etapa final de negociación y podrá firmarse en enero de 1992.



### 3.4 Dirección de Riego.

La actividad de esta Dirección durante 1992 se concentrará en la continuación de la construcción de las grandes obras iniciadas en 1991, el embalse Santa Juana en el río Huasco y el Canal Penciahue en la VII Región. En ellas se utilizará un 40 % del presupuesto del año. En el mes de setiembre se terminará una primera etapa del Canal Penciahue permitiendo regar aproximadamente un 50 % del valle en la próxima temporada agrícola. El proyecto concluirá en setiembre de 1993. Con respecto al proyecto en el río Huasco, en agosto se concluirán las obras de desviación del río que permitirán iniciar la construcción del muro propiamente tal.

Dentro del programa de obras mayores se contempla adicionalmente dar inicio a la ingeniería de diseño del canal Laja-Diguillin el cual está postulando para financiamiento de la OECF. Se iniciaría también la construcción de la I etapa del proyecto Convento Viejo en la VI Región el cual podría concluirse en 1993, permitiendo mejorar el regadío de 7.500 Has. Se dará comienzo al estudio de factibilidad del Canal Linares, obra destinada a mejorar el regadío de unas 200.000 Has., para el cual se encuentra en proceso de conclusión un estudio sobre la disponibilidad de agua.

Se iniciará en 1992 un programa de obras de tamaño medio y pequeño con apoyo financiero solicitado al Banco Mundial. Durante 1991 este Banco financió estudios básicos y preparación de proyectos de unas 13 obras en todo el país. Con base en estos estudios se proponen para 1992 reparaciones del sistema de canales del Maule Norte y Melado y la reparación del Canal Loncomilla en la VII Región así como la rehabilitación del embalse Lliu-Lliu en la V Región. Además se dará inicio a los estudios de ingeniería de diseño de los proyectos de regadío de Cuncumen en la V Región y del Victoria-Traiguén-Lautaro en la IX Región, con vistas a iniciar su construcción durante 1993.

Al igual que en 1991, se postula un significativo aumento en los recursos destinados a estudios para hacer factible el desarrollo de proyectos en los próximos años. Entre los nuevos estudios más destacados están un mejoramiento del sistema de regadío de laguna Chepical, construcción del embalse Frutillar y mejoramiento de canales del sistema río

Aconcagua en la V Región, mejoramiento de la capacidad del embalse El Planchón, mejoramiento del sistema del embalse Tutuvén, construcción sistema de riego y drenaje en Curepto en la VII Región y mejoramiento del canal Duqueco-Cuel en la VIII Región.

En adición a lo anterior, se continuarán los estudios iniciados en 1991 dirigidos a localizar fuentes de agua que permitan paliar los efectos de un nuevo ciclo de sequía. Estos estudios se desarrollan en la IV región y en el secano costero de la VI, VII, VIII y IX Regiones. También se continúa con el estudio de descontaminación del río Lluta para evaluar su posible utilización como fuente de abastecimiento de agua potable para Arica.

En materia de conservación se mantendrá el programa normal dirigido a reparar y conservar la infraestructura de riego existente.

Es importante advertir que el Estado desarrolla estas actividades en el sector riego bajo la premisa de que se trata de obras que no puede emprender directamente el sector privado que se beneficia con ellas. Ello no significa que se pretenda subsidiar a los beneficiarios de estas obras más allá de lo que puede ser el beneficio social no internalizado por particulares de ingresos medios y altos. Se dará prioridad a las obras tomando en consideración su beneficio social no internalizado y la disposición a pagar el costo por sus beneficiarios.

### 3.5 Dirección de Vialidad.

Considerando la inversión real y financiera y los recursos del ítem 30 de inversión sectorial de asignación regional, la inversión total para Vialidad considerada en el presupuesto de 1992 es de \$ 107.318.7 millones. Un incremento de 17,3 real sobre lo asignado en 1991.

Este presupuesto considera de un modo equilibrado los requerimientos de los distintos programas de conservación, reposición, mejoramiento, ampliación y construcción de nuevas vías en las distintas redes, nacional, comunal primaria y secundaria, y en las distintas regiones del país.

Al elaborar el plan de inversiones para 1992 se ha tenido en consideración el arrastre de proyectos iniciados en 1991, la disponibilidad de estudios de ingeniería adecuados que permitan desarrollar las obras identificadas y la rentabilidad de los proyectos. Se ha buscado también equilibrar, dentro de la medida de lo posible, la distribución regional de los recursos, aún cuando es de la esencia de los programas de inversión. Además las exigencias del tráfico materia, dada la magnitud de algunos proyectos de inversión. Además las exigencias del tráfico sobre la red varían significativamente entre regiones considerando los volúmenes, inversiones históricas y factores climáticos.

El programa de mayor importancia que desarrolla la Dirección de Vialidad es a conservar y reponer la Red Vial. Este programa considera para 1991 una incluyendo los recursos de inversión sectorial de asignación regional) de 1991 se presupuesta un desembolso total de \$ 48.623 millones, de modo real de 9.2% en esta actividad.

El programa se presupuestan directamente \$ 26. 888 millones (de los cuales \$ 5.024 millones que corresponden a fondos propios de la Dirección de Vialidad y el resto dentro del presupuesto para la conservación de la Red Vial) sobre la base de la calidad de los proyectos y la disponibilidad de ellos.

El programa de mayor importancia que desarrolla la Dirección de Vialidad es a conservar y reponer la Red Vial. Este programa considera para 1991 una incluyendo los recursos de inversión sectorial de asignación regional) de 1991 se presupuesta un desembolso total de \$ 48.623 millones, de modo real de 9.2% en esta actividad.

El programa de reposiciones de carpeta, de ripios y pavimentos, considera un presupuesto total \$ 21.168 millones, lo que significa un incremento de 8,7 % real sobre lo presupuestado a septiembre para 1991. Este programa envuelve contratos de repavimentación en 512 Kms. y de reposición de carpetas de ripio en 654 Kms.

Dentro de los programas de mayor prioridad del Ministerio se considera la extensión de las dobles calzadas, la pavimentación de caminos actualmente ripiados de alto impacto productivo o social y el mejoramiento, construcción o conclusión de algunas vías urbanas que son de importancia muy estratégica.

Para ampliaciones y segundas calzadas se considera un presupuesto de \$ 14.653 millones, un incremento real de 14,9 % sobre el nivel gastado en 1991 con este propósito. El programa de construcción de la doble calzada entre San Fernando y San Javier que se espera concluir antes del 93, va marchando a un ritmo adecuado. Se ha concluido San Fernando-Chimbarongo, que debe inaugurarse el próximo noviembre, están en construcción los tramos Teno-Romeral, Romeral-Molina, Panguilemu-San Javier de Loncomilla, el Puente sobre el río Maule y varios otros puentes y pasos superiores. Se iniciarán obras en 1992 entre Chimbarongo y Teno, Molina-Panguilemu y el cruce de Talca.

En la V Región se dará inicio al tramo Puangue-Leyda, y se continuará en la III con el tramo Copiapó-Paipote y en la VIII con las obras Concepción-Coronel y Penco-Lirquén.

En materia de Vialidad Urbana se presupuesta un gasto de \$ 8.555 millones, un incremento de 62,4 % con respecto al presupuesto de 1991. Uno de los objetivos importantes del Ministerio es concluir la avenida de Circunvalación Américo Vespucio, que es la arteria integradora más importante de la capital, durante 1993. En 1992 se concluirá el Paso Superior Quilicura, y se continuará con la construcción del sector Ochagavía-Pedro Aguirre Cerda y se iniciará la construcción del sector Pedro Aguirre Cerda-Pajaritos. Hay además otros tramos y cruces de esta avenida que se proyecta mejorar.

En Santiago también está en ejecución la continuación y mejoramiento de la avenida General Velásquez, que debe convertirse en el principal eje norte-sur de la capital. En regiones entrarán en ejecución el By Pass de Coronel, la ampliación y reposición del camino entre Coronel y Lota, y la primera etapa de la construcción del eje Petorca en Puerto Montt. Dentro del Programa de Vialidad Urbana se considera también la factibilidad de mejorar los accesos y cruces a Buin, Rengo, Linares, Temuco, Los Andes, Melipilla y otros. Los accesos y cruces de la red principal por ciudades y pueblos de tamaño mediano debe convertirse en unos de los programas importantes de Vialidad a partir de 1994.

El programa de pavimentaciones de caminos interurbanos y rurales, al cual este Gobierno asigna una importancia muy especial, presupuesta un monto de \$ 24.419 millones para 1992 un incremento de 35 % real sobre el presupuesto revisado para 1991. Este programa considera la puesta en servicio en 1992 de 352 Kms. de pavimentos adicionales y 614.5 Kms. en contratos para ser ejecutados en 1993. ( Dentro de estos kilometrajes no se incluyen los kilómetros adicionales de dobles calzadas ). Se tendrá así un incremento muy significativo de las nuevas pavimentaciones, del orden de 1.500 Kms. durante este período de Gobierno, superando ampliamente el ritmo histórico. Este programa está llamado a tener un impacto de progreso gigantesco, económico y social sobre el sector rural chileno. Si se mantienen los ritmos de pavimentación que se espera alcanzar en 1993-1994, se puede esperar que en 20 años se complete la pavimentación de los 23.000 Kms. de la Red Básica Nacional.

Finalmente cabe destacar el programa de construcción de nuevas vías. Para este programa se considera un total de \$ 2.840 millones. Este programa se reduce a aproximadamente la mitad de lo presupuestado finalmente para 1991. El está destinado a construcciones en la Red Vial Austral y en sectores de difícil acceso y bajo tráfico en otras zonas del país. En 1991 se intensificó el gasto en este programa como resultado de la conclusión de algunos tramos viales y puentes importantes en la XI Región. La cifra considerada para 1992 permite mantener a un ritmo alto similar al histórico la construcción de la ruta Austral que se espera llegue a Puerto Yungay a fines de 1993. también se considera avanzar en el tramo entre Fiordo Mitchell y Villa O'Higgins.

Del programa total de inversiones de la Dirección de Vialidad un 11.1 % se realizará en la Región Metropolitana y 10.6% corresponde a inversiones no regionalizables que comprenden más de una región. La inversión será especialmente elevada en la VII Región ( 15.5 % ) y en la VIII ( 14.2 % ) debido a los programas de desarrollo de las segundas calzadas.

Dentro del Programa de inversiones viales que desea desarrollar el Gobierno juega un papel muy importante la política de concesiones que debe comenzar a traducirse en licitaciones concretas a partir de 1992. Las potencialidades que se visualizan para esta modalidad de operación son bastante mayores que las que se consideraron inicialmente y pueden traducirse en un apoyo muy significativo del sector privado al financiamiento y ejecución directo incluso liberando recursos de algunos de los proyectos que se considera financiar por el Estado de acuerdo con esta presentación presupuestaria para ejecutar otros proyectos urgentes y prioritarios.

Los proyectos que se están procesando por esta modalidad en este momento son los siguientes: Túnel El Melón, acceso sur de Concepción, acceso norte de Concepción y Sistema de conexiones entre Santiago, Valparaíso y San Antonio. La Ley de Concesiones promulgada en setiembre está siendo reglamentada para ser posible su operación. Se espera tener el Reglamento tramitado por la Contraloría a fines de año.

### 3.6. Dirección General de Aguas.

Esta Dirección reforzará durante 1992 las líneas de trabajo desarrolladas desde el presente año, advirtiéndose un incremento real del 20 % en su presupuesto de inversión. Un tercio de estos recursos está destinados a desarrollar los estudios básicos que permitirán ampliar nuestro conocimiento sobre toda una gama de eventos hidrológicos, con el objeto de diseñar, en definitiva, programas de prevención de riesgos y prever, en un sistema planificado, la situación actual y futura de los recursos hídricos, tanto en cantidad como en calidad.

Otro 36 % del presupuesto se destina a conservar y apearar las diversas redes de medición de eventos hidrológicos que alimentan los sistemas de información y análisis que

mantiene la Dirección, con el objeto de que el país conozca oportunamente el desarrollo de estos fenómenos.

Quisiéramos destacar, por último, la extensa labor que continuará efectuando esta Dirección para regularizar los títulos de derechos de agua especialmente en las regiones del norte del país. Se solucionan así innumerables fuentes de conflictos entre los distintos usuarios en áreas en que la escasez del recurso agudiza esta situaciones.

### 3.7 Subsecretaría.

A nivel de la Subsecretaría se buscará durante 1992 intensificar las acciones dirigidas a conservar y modernizar el sistema de telecomunicaciones del Ministerio, así como a desarrollar estudios destinados a incorporar dentro del quehacer rutinario del MOP la dimensión ambiental en la identificación, factibilidad, diseño y ejecución de proyectos. El Ministerio cumple así con su propósito de acelerar las acciones en esta materia de modo que al final de este Gobierno se cuente con las herramientas básica que permitan evaluar adecuadamente las sustentabilidad de los proyectos que ejecutamos, asegurando la adecuada compatibilización del crecimiento económico con la preservación y recuperación de nuestros recursos naturales.

En esta cuenta presupuestaria cabe destacar asimismo la utilización de \$ 456 millones con el objeto de efectuar los estudios de factibilidad, ingeniería y elaborar bases de licitación del programa de obras por concesión. Esta iniciativa ministerial, que contó con el amplio respaldo de este Congreso para promulgar el DFL MOP 164 de 1991, permitirá un salto cualitativo fundamental al incorporar al sector privado en el financiamiento y gestión de obras que tradicionalmente han estado reservadas para el Estado. Dentro del presupuesto de estudios indicado se analizará una cartera de proyectos cuya inversión podría alcanzar a 180 millones de dólares.

### 3.8 Transferencias de Capital.

La asignación del MOP para efectos de financiar obras de agua potable y alcantarillado urbanos alcanza \$ 5.999 millones en 1992. Estos recursos serán transferidos a las correspondientes empresas sanitarias y su financiamiento provendrá de recursos del Préstamo BID 543 actualmente en avanzada fase de renegociación.

Entre los proyectos nuevos, más importantes que se esperan financiar están los mejoramientos en los sistemas de agua potable de Antofagasta, Talca, Molina, Penco, Coronel y Angol. En adición se considera iniciar obras de alcantarillado en Antofagasta, Ovalle, San Vicente, Santa Cruz, Placilla, Linares, Penco, Temuco y Valdivia. Cabe hacer notar que la factibilidad definitiva de incorporar estos proyectos depende de satisfacer los requerimientos técnicos y financieros del BID así como de la capacidad efectiva de las empresas sanitarias de garantizar el correspondiente aporte local.

A diferencia del año 1991, no se han asignado recursos para atender los sistemas de agua potable rural a este Ministerio, ya que el Gobierno ha decidido continuar implementando este importante programa a través de CORFO, la cual cuenta en su presupuesto con los correspondientes recursos.

## **4.- OBSERVACION FINAL.**

La acción que está desarrollando el Ministerio de Obras Públicas, como puede apreciarse en esta exposición, es muy sustancial y significativa. Abarca virtualmente todos los sectores de infraestructura ligados con el desarrollo económico y social del país, cubre todas las regiones y tiene un gran impacto sobre las localidades urbanas y rurales. El personal del Ministerio se encuentra distribuido también muy ampliamente en regiones y constituye un importante apoyo para la acción de los gobiernos regionales y locales. El actual Gobierno ha hecho un esfuerzo muy especial por dotar de recursos adicionales al Ministerio para que pueda cumplir sus importantes funciones. Ello significa una gran responsabilidad para esta más que



centenaria institución y sus principales ejecutivos, responsabilidad que estamos asumiendo con lo mejor de nuestras fuerzas.

Valparaíso, 30 de octubre de 1991