

**REPUBLICA DE CHILE
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**

**PRESENTACION DEL SR. RICARDO LAGOS ESCOBAR,
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS
DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO DEL MOP 1995
ANTE LA COMISION MIXTA DEL
HONORABLE CONGRESO NACIONAL**

MIERCOLES 26 DE OCTUBRE DE 1994.

PRESENTACION

Me corresponde exponer a ustedes el avance de la gestión desarrollada durante 1994 por el Ministerio de Obras Públicas, así como las principales metas que se alcanzarán con la ejecución presupuestaria proyectada para este año y los fundamentos del proyecto de presupuesto que el Ejecutivo somete a consideración de esta Honorable Corporación para 1995.

Para mejor análisis de estas materias estamos haciendo entrega a esta Comisión, como ha sido habitual en otros años, de un listado tentativo de los estudios y proyectos que justifican la presentación presupuestaria 1995, cuyo objetivo es describir las líneas de acción de la política de inversiones que pretende aplicar este Gobierno durante el próximo año en esta área, obedeciendo naturalmente a los planes de mediano y largo plazo sobre el desarrollo de la infraestructura nacional.

Además, para efectos de mejor analizar la ejecución presupuestaria del año 1994 y su comparación con la inversión en años anteriores, esta comisión cuenta con la información de ejecución presupuestaria de los años 1990 a 1994, incluyendo la ejecución real del primer semestre de este año, por Servicio.

En la ejecución presupuestaria 1994, esta Administración se ha comprometido con la culminación de las metas contenidas en el Plan de Infraestructura 1991-1994, que fueron expuestos a esta misma Comisión por mi antecesor. Como veremos, tanto estas metas como los programas específicos comprometidos para el año 1994 serán cumplidos a plenitud e incluso superadas, dando cuenta de la extraordinaria capacidad de ejecución y gestión que posee el Ministerio de Obras Públicas, que además está abocado a un complejo esfuerzo tendiente a cambiar sustancialmente la manera de hacer

las cosas en este Sector, a través de la decidida incorporación del sector privado en la inversión y gestión de infraestructura y de medidas de gestión internas a las que me referiré más adelante, que buscan optimizar la productividad y rendimiento del personal altamente capacitado y experimentado con que cuenta el Ministerio.

En el Presupuesto 1995 se ha puesto énfasis en el desarrollo de programas de amplio impacto social y productivo en todo el territorio nacional, que serán complementadas por la inversión privada que estarán ejecutando la empresas concesionarias de los proyectos en concesión ya otorgados y los que se adjudicarán durante el próximo año.

Al respecto, deseo destacar algunas de las nuevas líneas de acción que el Ministerio de Obras Públicas abordará a partir de 1995.

En primer lugar, hay un fuerte énfasis en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura destinada al apoyo a la pobreza. Deseamos mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos y lograr una mayor integración de toda la población al desarrollo del país, a través de mejorar el estado de nuestra red comunal de caminos, darle prioridad a los programas de riego en obras medianas y de rehabilitación y de obras mayores con gran impacto social e iniciar programas de inversiones en aguas lluvias urbanas, que resuelven problemas de inundaciones en amplias poblaciones de las principales ciudades del país, ampliar la acción en los programas de agua potable rural y crear mejores condiciones de vida a la población de pescadores artesanales, a través del programa de caletas y rampas.

A su vez, el país debe mejorar su competitividad como nación exportadora con el fortalecimiento de una red vial interurbana de alto estándar cuyo desarrollo se iniciará a partir del próximo año, con la activa participación del sector privado, el que también apoyará fuertemente el fortalecimiento de la red aeroportuaria, sin que el Estado descuide su compromiso con este Sector a través de las indispensables inversiones en mantenimiento y desarrollo de la red de aeroportuaria donde el sector privado no tiene posibilidad de invertir, como el mantenimiento del aeropuerto de Mataveri.

También en el ámbito productivo y con énfasis en la industria exportadora, el Ministerio continuará con las inversiones ya comprometidas en el puerto de Valparaíso, San Antonio y Punta Arenas, las que deberán ser complementadas con las inversiones privadas en nuevos sitios y áreas de respaldo de varios puertos de mayor desarrollo.

Por último, deseo destacar la prioridad y énfasis que el Ministerio de Obras Públicas pone en el desarrollo agrícola del país, a través del programa de obras mayores y medianas de riego, cuyo costo en parte son recuperados a partir de los aportes que hacen los propios usuarios.

II. EJECUCION PRESUPUESTO 1994

II.1 DESARROLLO DE LOS PROGRAMAS 1994

Durante 1994 se desarrollará satisfactoriamente la mayor parte de los programas y grandes proyectos presentados a este Honorable Congreso Nacional hace un años atrás. Los principales programas y obras con su ejecución se detallan a continuación:

VIALIDAD:

Dentro del programa de Segundas Calzadas, se entregó al tránsito a principios de año el tramo Puangue-Leyda, y los accesos a Talca y el Puente Claro.

El programa de pavimentaciones será ejecutado satisfactoriamente para completar al cabo de este año 480 kms. equivalentes de pavimentos.

Dentro del programa de Vialidad Urbana se avanzará en el cierre de Américo Vespucio y el mejoramiento de varias vías en diversas ciudades del país, cumpliéndose a cabalidad con el programa de inversiones presupuestado.

El programa de equipamiento permitió la adquisición de camiones calibradores para pesaje y renovación de equipos de acuerdo a programa.

El programa ISAR será ejecutado en su mayor parte previéndose, algunas dificultades para cumplir con el presupuesto programado en un 100%.

Para emergencias se destinarán \$2.500 millones en las regiones afectadas.

Para emergencias se destinarán \$2.500 millones en las regiones afectadas.

OBRAS PORTUARIAS:

En el Puerto de San Antonio se encuentra terminada la construcción de los Sitios 2 y 1 Sur, y en ejecución el Sitio 3 Sur. Además se encuentra terminada la construcción del muelle Molito en San Antonio, y en ejecución el muelle de pescadores artesanales y el dragado de la poza grande en el mismo puerto.

En el puerto de Valparaíso se encuentra terminada la rehabilitación de los Almacenes A y B, y se encuentra en proceso de adjudicación la construcción varios edificios y obras anexas.

Se iniciarán en el último trimestre del año, las obras del puerto de Punta Arenas, que permitirá el Servicio de barcos de hasta 220 mts. de eslora.

El programa de Caletas Pesqueras, con un gran impacto social, será ejecutado según lo presupuestado.

AEROPUERTOS:

Durante el año 1994 se ha dado término en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez la pavimentación de la calle de rodaje Alfa. Además, se terminará la repavimentación de la pista principal en 2.500 metros, en el sector central de la pista incluyendo la instalación del sistema de luces de pista, que permitirá subir a la categoría III.

El programa de conservación y mejoramiento de la red aeroportuaria, en lo principal destaca, la repavimentación asfáltica de varias pistas, así como la conservación periódica de varias obras a lo largo del país, según lo programado.

RIEGO:

El programa de obras mayores considera la continuación de las obras del Embalse Santa Juana,. El canal de regadío Pencahue en ejecución, sólo le resta por desarrollar las obras anexas y complementarias, además de la construcción de canales secundarios, que se desarrollarán durante 1995. Finalmente la construcción del canal Laja-Diguillín se encuentra en su etapa de Ingeniería de Detalle, para terminar hacia fines del año en curso.

El programa de Obras medianas, en ejecución, contempla 10 obras en construcción, 4 en diseño y 5 en prefactibilidad.

ARQUITECTURA:

El programa de conservación de edificios públicos contempla la ejecución de 5.200 metros cuadrados equivalentes, y el programa de edificación pública contempla 11.800 metros cuadrados equivalentes. Cabe destacar que durante 1994 se termina la restauración de la Capilla del Hospital de San Fernando (Monumento Nacional).

A la fecha se registran 484 contratos de mandatos, que comprometen un monto de \$38.280 millones. La composición por tipo de mandatos ha estado orientada preferentemente a la atención de obras por programa F.N.D.R. (40%), Ministerio de Justicia (34%), Ministerio de Agricultura (10%), entre los más importantes.

PROGRAMAS SANITARIOS:

Entre los programas sanitarios de responsabilidad de este Ministerio se encuentran las transferencias de capital a las Empresas de Servicios Sanitarios, los que están orientados a mejorar la cobertura de tratamiento de las aguas servidas en el país, que alcanzan a la fecha a un 9%. Este programa, iniciado el año 1992, que abarca hasta el año 2000, pretende mejorar esta cobertura con una meta del orden de un 70%. Los proyectos más relevantes en 1994, son Lagunas de Estabilización de Ovalle; Alcantarillado de Iquique; Alcantarillado de Vicuña, mejoramiento Alcantarillado de Coyhaique, mejoramiento de Alcantarillado de Punta Arenas y mejoramiento de Alcantarillado de Arica.

El programa ISAR de agua potable rural iniciado este año tiene como objetivo lograr un 100% de cobertura al año 2000. A Diciembre de 1993 la cobertura era de un 81%, faltando dotar de servicio a aproximadamente 300 localidades se encuentran en ejecución 260 proyectos. Los proyectos más relevantes en 1994 son Villa Alhué, San Pedro de Atacama, Quidico, Caleta Tortel, Puerto Beltrán, Pupuya y Boroa.

OTROS SERVICIOS:

En la Dirección General de Aguas se encuentra en ejecución un programa de saneamientos de títulos de derechos de agua y organización de usuarios en áreas pertenecientes a cuencas cuyos pobladores son de condiciones modestas en la I, IV, VII, y VIII Regiones.

Respecto a la hidrometría nacional, se encuentra en ejecución un programa de conservación y mantención de las redes fluviométricas, hidrometeorológicas, calidad de aguas, hidrológica y sistema de datos por satélite. Es importante destacar que anualmente se reciben del orden de 2000 solicitudes de derechos de agua, encontrándose en trámite a la fecha 4.019 expedientes.

La Subsecretaría de Obras Públicas se encuentra ejecutando 3 estudios relacionados con impacto ambiental y la conservación normal de la infraestructura de telecomunicaciones, entre otros.

La Superintendencia de Servicios Sanitarios en cumplimiento de sus funciones reguladoras y de control, ha dado término al estudio de vida útil de obras sanitarias en sistemas de agua potable y de alcantarillado, y se encuentra desarrollando, en su etapa final, el estudio análisis y definición de Funciones de costos de Obras Sanitarias y modelo tarifario.

El Instituto Nacional de Hidráulica continua con su labor de prestación de servicios por encargo en el área de la ingeniería hidráulica, desarrollando a la fecha 2 estudios.

II.2 SITUACION PRESUPUESTARIA 1994

El Presupuesto inicialmente aprobado de \$ 299.084 millones, ha sido incrementado a Junio de 1994 a \$ 309.748 millones, es decir, en un 3,6%. Este aumento que asciende a \$ 10.664 millones, obedece en lo principal a compromisos pendientes del año 1993 por \$ 990 millones en inversión, a reajustes de remuneraciones y otros otorgados al Sector Público, no considerados en el presupuesto original, por \$ 3.596 millones y otros ajustes, como la mayor amortización y pago de intereses a la Deuda Pública correspondiente al MOP, por \$ 6.067 millones.

En materia de ingresos se ha producido un cambio en su composición, como resultado de una reducción en el Endeudamiento en \$ 38.843 millones, que tiene una contrapartida de mayor Aporte Fiscal por \$ 48.909 millones.

Al 30 de Septiembre se ha desembolsado un 69% del Gasto Total, cifra similar a la de años anteriores y se ha ejecutado, a esa misma fecha, un 72% del programa de inversiones, en comparación con una ejecución presupuestaria del 66% en 1993 y del 63% en 1992.

La cifra de ejecución presupuestaria de Inversión de 1994 al 30 de Septiembre, por Servicio, era la siguiente: Arquitectura 58%, Riego 65%, Vialidad 75%, Obras Portuarias 61% y Aeropuertos 59%. Estos Servicios muestran un avance de acuerdo a la distribución anual normal de los gastos de inversión, por lo que no se prevee dificultades para la ejecución de sus presupuestos.

El presupuesto de inversión real de Arquitectura se vio incrementado en \$ 570 millones durante el año, \$ 320 millones de los cuales se destinan a pagar saldos de contratos y \$ 250 millones a la expropiación de los terrenos para la construcción del Complejo Aduanero en Los Andes. Se destacan, en el Presupuesto de Arquitectura de 1994, la habilitación del 3er. y 4to. piso del Congreso Nacional (\$218 millones); y la construcción del Edificio MOP-MINVU en Punta Arenas (\$541 millones)

En el área de Riego, el Presupuesto de inversión total ha aumentado en \$ 463 millones, producto del incremento de compromisos pendientes del año 1993 en la obra de regadío del Valle de Pencahue.

En materia de Obras Portuarias el presupuesto total de inversión real presenta variaciones menores al mes de Junio. Existen readecuaciones presupuestarias desde las obras del Puerto de Valparaíso (\$67 millones) y Puerto de San Vicente (\$350 millones) destinados a la construcción del Muelle de Paposo (\$38 millones), Estudio Ambiental Puertos de Valparaíso y San Antonio (\$105 millones), construcción Muelle Pescadores Artesanales Caleta Chañaral (\$123 millones), construcción muelle para pescadores artesanales de Puerto Natales (\$347 millones), construcción y habilitación Caletas Pesqueras Artesanales de El Blanco (ciudad de Lota) y Laraquete por un total de \$101 millones y, conservación de obras menores X^a Región (\$40 millones).

La Dirección de Aeropuertos presenta su Presupuesto incrementado en \$36 millones, como consecuencia de la incorporación de los Aeródromos Bernardo O'Higgins de Chillán y Pichoy de Valdivia, estos proyectos de conservación son compromisos del año 1993.

La Dirección de Vialidad presenta variaciones en su Presupuesto, como consecuencia de readecuaciones en su programa de obras, entre las modificaciones más destacables se encuentra la disminución del ítem de vehículos (\$905 millones), reducciones del Programa de Ampliaciones (\$878 millones), de Conservaciones (\$879 millones) y de construcciones (\$2.560 millones), con el objeto de dar cabida a un incremento en los programas de Estudios (\$522 millones), de Mejoramientos (\$2.364 millones), y de Reposiciones (\$764 millones).

Los programas ISAR, al 30 de Septiembre presentan un avance de un 29%, la baja ejecución de este programa se explica por el inicio en este año del Programa de Agua Potable Rural y al alto crecimiento en el volumen de recursos asignados este año al ISAR de Vialidad (53,4%), lo que ha generado algunas dificultades en la identificación oportuna de los proyectos a ejecutar, no obstante se espera un buen cumplimiento de estos programas en lo que resta de este año.

Las transferencias de capital presentan al 30 de Septiembre un 31% de cumplimiento en el traspaso de recursos, producto de la buena situación financiera de las Empresas Sanitarias, y del avance en el programa de ejecución de las obras civiles de la Línea 5 del METRO S.A.

PROGRAMA DE CONCESIONES

Durante 1994 se adjudicó la segunda concesión de carreteras: el Camino de La Madera, que se constituye en un nuevo acceso sur a la ciudad de Concepción. Así mismo, se inició el proceso de licitación del nuevo Acceso Norte a Concepción, cuyas ofertas se abren el próximo mes, y de la Autopista Santiago-San Antonio, cuyas ofertas se abren en Marzo próximo.

A su vez, este año se abrió una nueva área de participación de empresas privadas en la construcción y mantenimiento de terminales de pasajeros y carga en aeropuertos, con el inicio de la licitación de los terminales de Puerto Montt e Iquique.

En materia de estudios, durante 1994 el área de concesiones del Ministerio completará los análisis para definir la licitación del proyecto La Dormida que ha sufrido cambios trascendentes en su diseño y plan de desarrollo a partir de los resultados preliminares de los estudios económicos que indican la conveniencia de licitar, en conjunto, la actual ruta de Valparaíso y la ruta La Dormida.

Por último, respecto de esta nueva área de acción del Ministerio, hay que destacar que hasta la fecha se han recibido 46 ideas privadas de concesión, de las cuales 7 no han prosperado por desistimiento de los propios proponentes, 18 han sido rechazadas por el Ministerio por no presentar las condiciones de interés público y 21 han sido aceptadas y están en proceso de preparación como anteproyecto por los propios proponentes o en proceso de ser licitadas. Durante 1994 se inició la licitación del proyecto "Camino del Ripio" que fue presentado por este mecanismo, al igual que los terminales de pasajeros de los aeropuertos de Puerto Montt e Iquique.

II.3 PRINCIPALES DESAFIOS QUE NOS PLANTEA EL PRESUPUESTO DEL AÑO 1994

Como han podido constatar los Honorables Miembros de esta Comisión, el Ministerio de Obras Públicas ha demostrado una gran capacidad de ejecución durante 1994, en todos sus servicios ejecutores.

Sin embargo ello no implica que la gestión del Ministerio esté exenta de dificultades. Por el contrario, como es conocido por los Honorables Parlamentarios, el Ministerio, con toda su tradición, capacidad y experiencia, tiene algunas debilidades que surgen de los grandes desafíos a los que se ve enfrentado hoy en día, como entidad articuladora del desarrollo de una infraestructura nacional acorde con las necesidades de un país moderno, progresista y que mira hacia el próximo siglo.

El personal profesional del Ministerio de Obras Públicas se encuentra, hoy en día, en una situación bastante desmedrada, en términos de remuneraciones, respecto de profesionales de semejante capacidad y experiencia en el sector privado. Estamos buscando fórmulas que permitan resolver esta situación a partir de favorecer los aumentos de productividad.

Para llegar mejor a toda la población, con soluciones de infraestructura acorde con sus reales necesidades, el Ministerio tiene un gran desafío: Lograr una mayor descentralización en su gestión y una mejor participación regional y local en las decisiones de inversión. En ello es esencial contar con un sistema de planificación que permita sistematizar los procesos de priorización y programación de inversiones en el corto, mediano y largo plazo, incorporando las visiones territoriales y sistemáticas que permitan un desarrollo integral y eficiente de la infraestructura.

Por último, en lo que se refiere al sistema de concesiones, la experiencia que el Ministerio ha adquirido en los procesos de licitación efectuados y en curso llevan a plantear la necesidad de modificar y flexibilizar el sistema de licitación, privilegiando la discusión y opinión previa sobre las condiciones de los proyectos y el negocio de concesión, con quienes participarán en las licitaciones, mediante sistemas de precalificación y realización de estudios en común. A su vez, se crearán unidades ejecutoras que permitirán poner en marcha los grandes proyectos a licitar a partir del próximo año.

III. PRESUPUESTO 1995

El Presupuesto de Gasto total del Ministerio de Obras Públicas, para 1995, alcanza a \$ 399.765 millones. De esta cifra \$ 24.224 millones se destinan a Gastos en Personal; \$3.323 millones a Bienes y Servicios; \$665 millones a prestaciones previsionales; \$ 74.563 millones a Servicio de la Deuda Externa y \$435 millones a otros gastos menores. El resto, \$296.595 millones que corresponde al 74,2% del Gasto Total, se destina a las diferentes categorías de inversión: a Inversión Sectorial de Asignación Regional (ISAR) se destinan \$21.909 millones, a Inversión Real y Financiera se destinan \$231.266 millones y a Transferencias de Capital se destinan \$43.379 millones. En esta última categoría se incluyen los aportes de capital a empresas sanitarias, con \$3.488 millones, las transferencias para obras civiles de la Línea 5 del Metro S.A., con \$ 39.745 millones y las Transferencias a organismos del sector público (Comisión Nacional de Riego y ODEPA), con \$ 146 millones.

De lo anterior se deduce que un 74,2% del Gasto de 1995 se destina a proyectos de inversión de alta prioridad nacional y regional, un 7% del Gasto se destina a personal, prestaciones previsionales y servicios, o sea Gasto Corriente, lo restante se destina al pago de la Deuda Externa del Ministerio (19%). Del Gasto destinado a proyectos de inversión, un 14,6% se destina a las señaladas transferencias de capital.

De los rubros de inversión que ejecuta directamente el Ministerio (Inversión Real + Inversión Financiera + ISAR), un 80% se destina a proyectos de Vialidad Urbana e Interurbana (\$ 201.767 millones), un 7% a proyectos de Riego (\$ 17.177 millones), un 6% a proyectos de infraestructura en Puertos (\$ 15.511 millones), un 2% a Aeropuertos (\$ 5.772 millones), un 1% a Arquitectura (\$ 1.757 millones) y a otros Servicios de menor inversión un 4% (\$ 11.191 millones), destacándose los \$ 5.995 millones destinados al rubro ISAR en Agua Potable Rural a cargo del MOP, a través de su Dirección de Planeamiento.

Para financiar este Presupuesto, se contemplan \$ 44.399 millones de ingresos propios de los cuales un 95% corresponde a Recaudaciones de Peajes camineros y multas por pesajes, \$ 17.773 millones a Endeudamiento Externo, \$ 258 millones de fuentes menores y el saldo, de \$ 337.335 millones (84% del financiamiento total) es cubierto por Aportes Fiscales. Esta estructura de financiamiento refleja la política económica establecida tendiente a reducir sustancialmente la utilización de créditos externos, reemplazándolo por Aporte Fiscal.

El Gasto Global propuesto para 1995 refleja un incremento de 18,4% real en relación al Presupuesto 1994 vigente a Junio de este año. Este incremento en el Gasto se explica por un 14,9% de aumento en la inversión total ejecutada por el MOP, 76,5% de aumento en el rubro Transferencias de Capital y por un 19,4% de aumento en servicios de la Deuda Pública, mientras algunos otros rubros menores disminuyen. Hay que destacar que el Gasto en remuneraciones presenta una disminución real con respecto a 1994, debido a que en el Proyecto Presupuesto 1995 no se incorpora el reajuste de remuneraciones del Sector Público para dicho año, sin embargo aún considerando este factor, el gasto por remuneraciones reales en 1995 será algo menor que en 1994.

En relación a la inversión ejecutada por el Ministerio, que crece un 14,9% a nivel global la Inversión Real (Subtítulo 31) crece en un 10,5%, y el programa ISAR en un 5,6%, mientras la Inversión Financiera (Subtítulo 32), aumenta en un 81%, por cuanto disminuye la recuperación de anticipos de años anteriores. Con ello, la variación conjunta de la Inversión Real más la Financiera (Subtítulo 31 + 32) es de un 15,9%.

A nivel de los Servicios las variaciones en los ítem de inversión (Subtítulo 30+31+32), de ejecución directas con relación al presupuesto vigente de 1994 son las siguientes: Aeropuertos crece un 23,8% y Vialidad crece un 17,7%, mientras Arquitectura disminuye un 18,3%, como producto de la política que consiste en transferir estos recursos directamente

LOS PLANES DE INVERSIONES DEL MINISTERIO PARA 1995 POR SERVICIO

El Proyecto de Presupuesto presentado a consideración de este Congreso, cuya composición global en términos generales acabo de describir, se basa en un programa de obras y estudios de alta prioridad social en los distintos ámbitos de competencia del Ministerio. Este es un programa que se materializa en todo el país, que llega a todas las regiones y que beneficia a toda la población. Además de las obras que se ejecutarán en el período, el Presupuesto comprende un conjunto de estudios de planificación, de factibilidad y de ingeniería que son la base de la labor del Ministerio. Es en estos estudios y análisis previos donde se definen las acciones a futuro, y donde se imprime la visión de largo plazo que exige tener este Sector.

En relación a la ejecución de obras, del Presupuesto de inversión total ejecutada por el Ministerio, prácticamente un 70% es destinado a la continuidad (o arrastre) de obras iniciadas en 1994. En Vialidad la proposición de arrastre alcanza a un 70% del presupuesto. En Riego esta proporción alcanza a un 90% y en Obras Portuarias a un 80%.

Como en años anteriores, el Ministerio le otorga gran prioridad a la Conservación y Reposición de la infraestructura existente, con objeto de evitar su deterioro y baja en el nivel de servicio. Más de un 40% de la Inversión Real se destina a este fin.

Esta amplia labor que ejecutará directamente el Ministerio durante 1995, con el Presupuesto propio, si este Proyecto Ley es aprobado será complementada con las inversiones que el Ministerio ejecuta por Mandato. Se estima que la Dirección de Arquitectura efectuará 480 obras con una inversión de \$38.300 millones adicionales, y la Dirección de Vialidad a través de los FNDR, ejecutará en 1995, \$4.500 millones adicionales. También la Dirección de Riego y de Obras Portuarias ejecutará pequeños montos por esta vía.

Por último, en términos globales, se espera que a los montos de inversión señalados, durante 1995 se suman unos \$23.000 millones correspondientes a las obras por concesión que el sector privado estará ejecutando.

OBRAS PORTUARIAS

El Presupuesto de la Dirección de Obras Portuarias alcanza la cifra de \$17.091 millones. El principal rubro corresponde a la continuación del Programa de Reconstrucción y Rehabilitación de los puertos de la Vª Región (\$9.320 millones), cuyo avance ha sido satisfactorio. Para 1995, éste considera la terminación de la construcción del Sitio 3 de San Antonio y la pavimentación de explanadas y la continuación de la reconstrucción de los sitios 1, 2 y 3 en el Puerto de Valparaíso. Además se avanzará en la construcción del Puerto de Punta Arenas, con una inversión de \$3.700 millones para el año, que podrá ser inaugurado a comienzos de 1996, a partir de la inversión complementaria en explanadas y accesos que deberán ejecutar los privados.

Adicionalmente, se continúa con el programa de construcción de caletas pesqueras, rampas, muelles, defensas marítimas y otras obras menores a lo largo del país, proyectos de gran prioridad social y local (\$2.720 millones), de los cuales se destacan la construcción de obras complementarias en caleta de pescadores de Tongoy, ampliación de caleta pesquera de Guayacán, mejoramiento caleta pesquera San Pedro en Los Vilos, construcción muelle pesquero artesanal en caleta El Membrillo, mejoramiento puerto pesquero artesanal en Talcahuano, construcción confección muro defensa y rampas en caleta Tumbes, construcción muelle de pasajeros y boxes para pescadores artesanales en Mancera y mejoramiento caleta de pescadores en Carelmapu, la continuación de la construcción del muelle de pescadores en Puerto Natales, entre otros..

Se consideran, por último, fondos para Conservación (\$569 millones), Equipamiento (\$34 millones), Estudios (\$273 millones) y otros (\$464 millones).

AEROPUERTOS

El Presupuesto de la Dirección de Aeropuertos alcanza a \$5.772 millones. Se destaca la reconstrucción de la pista del aeropuerto Mataverí (\$2.250 millones) y la normalización del sistema de alcantarillado y aguas servidas del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (\$1.170 millones).

Además, se incluye en el Presupuesto el Programa de conservación de Aeropuertos y Aeródromos (\$1.420 millones), de gran urgencia y prioridad, y el Programa de mejoramiento de pistas y calles de rodado en aeropuertos con alto desarrollo, como Chacalluta en Arica, Diego Aracena en Iquique, Aeródromo María Dolores de Los Ángeles y Aeródromo Teniente Gallardo en Puerto Natales (\$860 millones).

Por último se incluyen recursos para estudios (\$41 millones), y equipamiento (\$28 millones).

Durante el año se iniciará la construcción de los nuevos terminales de Pasajeros de Iquique y Puerto Montt y la ampliación del de La Serena y Concepción, bajo el sistema de concesiones de obra pública.

RIEGO

El Programa de inversiones en Riego contempla recursos por \$17.177 millones. De estos, \$10.518 millones se destinan al desarrollo del programa de obras mayores, contemplándose la continuación del Embalse Santa Juana, Canal Penciahue y el inicio de obras del Canal Laja-Diguillín.

Además, se continúa con el programa de obras medianas y mantenimiento, por \$4.343 millones, que es financiado en parte por el Banco Mundial. Algunas de estas obras son el mejoramiento del Canal Buzeta, la construcción del sistema de regadío del Valle de Putaendo, la reparación de los Canales Melado-Colbún, la construcción del regadío Cuncumen-Estero Pangué, construcción y habilitación del regadío de huertos familiares en Puerto Natales, el mejoramiento de los sistemas de canales del Río Aconcagua, el mejoramiento canal Duqueco-Cuel, en Los Angeles, y la construcción del canal de regadío faja Maisán, entre los más importantes.

Es importante destacar que se destinan en la Dirección de Riego recursos por \$500 millones para iniciar un programa de control de aguas lluvias, en sistema hidráulico de Santiago.

El presupuesto solicitado para Riego contempla, por último, recursos para continuar con el programa de apoyo a la sequía en la IV Región (\$383 millones) y para conservación rutinaria y de reparaciones de obras de riego por \$888 millones, equipamiento por \$45 millones, estudios básicos por \$364 millones y para actividades de apoyo a la Ley de Fomento al Riego por \$27 millones.

ARQUITECTURA

El programa de obras de arquitectura contempla \$1.870 millones en que incluye parte del cofinanciamiento para la continuación de la construcción de un edificio de uso múltiple MOP-MINVU y otros Servicios en Punta Arenas (\$826 millones), el mejoramiento y reparación de varios edificios gubernamentales en regiones (\$205 millones), y la continuación del Programa de Restauración de Monumentos Nacionales (\$49 millones), que incluye la restauración del Edificio del Cuartel de Bomberos de Antofagasta y la Casa del Pilar de Esquina en Rancagua.

Finalmente, en Arquitectura se incluye un programa mínimo de conservación de varios edificios públicos en avanzado estado de deterioro (\$401 millones), Estudios básicos (\$83 millones) y equipamiento (\$64 millones).

VIALIDAD

El Presupuesto de Vialidad para inversión asciende a \$201.767 millones, de los cuales \$15.914 millones, corresponden al programa ISAR y \$185.853 millones a Inversión Sectorial (Real + Financiera).

Los principales programas incluyen:

- a) **Conservación rutinaria y periódica:** Se destinan recursos por \$54.614 millones. En esta categoría se recoge la mayor parte del esfuerzo de inversión de 1995, y su asignación regional obedece a los criterios normales de priorización, provenientes de sofisticadas herramientas de evaluación así como de la identificación de prioridades específicas.

Este monto en conservación incluye \$13.128 millones destinados a 19 contratos de Conservación Global, para la red básica y comunal que abarcan una red de 5.700 kilómetros. Además, se incluyen programas especiales de seguridad y señalización por \$142 millones.

- b) **Reposiciones:** Se incluyen en el Presupuesto \$46.204 millones que considera el inicio y continuación de proyectos de gran prioridad y urgencia debido al grave deterioro que ha sufrido la red en los últimos años.

- c) Ampliaciones: A los programas de dobles calzadas se destinarán \$9.091 millones. Se consideran sólo proyectos de arrastre, entre los que se destacan la continuación de dobles calzadas en la Ruta 5, específicamente el primer tramo San Javier - Parral y San Carlos, y sector: Polpaico - La Trampilla.

- d) Mejoramientos y construcciones: Se destinan \$51.880 millones, para completar la pavimentación de alrededor de 450 Kms. adicionales correspondientes a proyectos nuevos y a otros ya iniciados, además de la construcción de puentes prioritarios, y un programa de ciclovías de gran trascendencia social e impacto en la seguridad, además de un programa de construcción de pasarelas.

- e) Vialidad Urbana: Se han presupuestado \$20.746 millones orientados a completar y ampliar la Circunvalación Américo Vespucio y la Avenida General Velásquez, y a dar inicio a la ampliación de Avda. La Florida, entre otros en Santiago. En regiones, se continua la construcción del camino Rodelillo-El Salto-Villa Dulce, el mejoramiento del longitudinal Sur Sector Pasada por Rancagua, el mejoramiento (ampliación) del eje Petorca Ruta 5-Urmeneta en Puerto Montt, entre los más importantes.

- f) Otras inversiones: Se contemplan para estudios de inversión \$1.828 millones, \$1.581 millones para reponer parte de la flota de vehículos y maquinarias esenciales para las operaciones de conservación y de apoyo para emergencias, \$327 millones para adquirir equipos de pesaje portátiles y \$65 millones para funcionamiento y expropiaciones menores.

OTROS SERVICIOS

La Dirección General de Aguas, contempla recursos por \$1.915 millones, superior en un 9,2% a 1994, destinados principalmente a Conservación y Reposición de Redes Hidrológicas que opera y mantiene esta Dirección, actividades de Catastro y Saneamiento de títulos de usuarios en las regiones VII y VIII del país en apoyo del Programa de Obras Medianas de la Dirección de Riego. En Estudios básicos se destinan \$654 millones, entre los cuales el principal es "Análisis de la Gestión de los Recursos Hídricos de la Cuenca del Bío-Bío", por \$419 millones, que corresponde a una donación del Gobierno Japonés para Asistencia Técnica, convenido con el Banco Mundial.

La Dirección General de Obras Públicas incorpora \$1.744 millones, orientados a estudios de factibilidad y preparación de licitaciones de proyectos por concesión programados para 1995 en adelante, además de estudios orientados a desarrollar y perfeccionar los sistemas de planificación del Ministerio (\$350 millones) y recursos para equipamiento (\$138 millones).

La Subsecretaría de Obras Públicas contempla recursos por \$444 millones destinados al área del Medio Ambiente y Conservación de los sistemas de telecomunicaciones del M.O.P., como a equipamiento.

Entre los restantes servicios se destacan inversiones que alcanzan a \$565 millones, incluyendo estudios y equipamiento de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (\$502 millones) y del Instituto Nacional de Hidráulica (\$63 millones).

TRANSFERENCIAS DE CAPITAL

Si incluyen recursos por \$43.379 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 (\$3.488 millones), y para financiar las obras civiles del proyecto Línea 5 del Metro S.A. (\$39.745 millones).

IV. EL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES

He querido poner especial énfasis, en esta presentación, al programa de concesiones de obras públicas, no sólo por la magnitud de recursos que este involucra. También por su importancia institucional, para el Ministerio, e importancia económica para el Sector Privado.

Como he señalado, durante 1995 entrará en ejecución un conjunto de proyectos que pueden involucrar un flujo de inversión, complementaria al esfuerzo del fisco, por \$23.000 millones. Su magnitud final depende de la velocidad de ejecución que le impriman los concesionarios a sus proyectos.

Los proyectos que estarán o iniciarán su ejecución en 1995 son los siguientes: El Túnel El Melón, gran parte del cual quedará completo durante el año, el Camino de La Madera, el Acceso Norte a Concepción, que podría iniciar faenas hacia el Segundo Semestre del año, la autopista Santiago-San Antonio, cuyas primeras actividades de ejecución podrían iniciarse hacia fines del año, el Camino del Ripio, inversión pequeña que debería quedar completa en el año, el Camino Puchuncaví-Nogales, que se espera relicitar dentro de este mes y que esperamos pueda presentar un mayor interés de las empresas, dados los ajustes que se han hecho al proyecto, el Acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que se licitaría a principio del próximo año y los terminales de pasajeros de los aeropuertos de Iquique y Puerto Montt.

Como señalé antes, la experiencia en estas licitaciones y en los estudios que hemos efectuados nos ha enseñado que es altamente conveniente que, previo al proceso de licitación formal, quienes participan en las licitaciones puedan opinar sobre el proyecto y el negocio que presenta el Ministerio a licitación. Es un proceso que no sólo enriquecerá el proyecto y el contrato de concesión, sino que disminuiría el riesgo y el costo de presentación a las propuestas, aumentando de esta manera la competencia.

Pondremos en práctica, para los proyectos más complejos que vienen a continuación, un proceso de precalificación en el cual las empresas participantes tendrán la oportunidad de opinar sobre los aspectos técnicos y económicos de la licitación, incluso contratándose estudios de demanda y de ingeniería en común, pagados por todos los participantes.

Es este el procedimiento que se aplicará en la licitación de la Ruta 5 y de la Ruta La Dormida, programas que serán iniciados el próximo año.

En el caso de la Ruta 5, la estrategia que hemos diseñado considera entregar la carretera en concesión dividida en ocho tramos: La Serena-Los Vilos, Los Vilos-Santiago, Santiago-Talca, Talca-Chillán, Chillán-Collipulli, Collipulli-Temuco, Temuco-Río Bueno y Río Bueno-Puerto Montt. Cada tramo requiere de diversas inversiones, algunos de ellos sólo necesitan mejoramientos y otros la construcción de dobles calzadas, si se considera un período de concesión cercano a los 15 años (variable según tramo). Se aplicará un sistema de peajes en toda la ruta, aproximadamente cada 150 kms., que permita el financiamiento de su desarrollo sin aporte fiscal. Habrá tramos excedentarios y tramos deficitarios que, en términos globales, deben permitir su autofinanciamiento a través del cobro a los usuarios de la misma.

Durante 1995 se planea partir con tres tramos: Santiago-Los Vilos (doble calzada y mejoramiento), Santiago-Talca (construcción de pasos a desnivel y control de accesos) y Talca-Chillán (completar la doble calzada faltante). Las obras de estos tramos se iniciarán en 1996, luego del proceso de precalificación y licitación que se realizará en 1995.

Respecto de la Ruta La Dormida, este un proyecto extremadamente complejo y de alta rentabilidad. Los estudios que terminan este año han señalado la conveniencia económica y financiera de redefinir su concepción original. Se está estudiando la posibilidad de juntar este proyecto con el desarrollo de la Ruta 68, que implicará una nueva concepción de concesión y sistema de transporte en el corredor Santiago-Vª Región. Cualquiera sea la decisión final, durante 1995 se iniciará la precalificación y licitación del mejoramiento de este corredor, con un plan de inversiones acorde con los fuertes crecimientos proyectados en la demanda.

Además de este programa mayor hay otro conjunto de proyectos menores que se encuentra en estudio, muchos de los cuales fueron presentados por privados y que dependiendo de los resultados de los mismos, podrían licitarse durante el próximo año.

Respecto de las concesiones viales en Santiago, este Ministerio se encuentra elaborando una estrategia con el fin de abordar globalmente el problema, en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Uno de los proyectos cuyos estudios preliminares estarán completos hacia fines de este año, es la Costanera Norte en Santiago. Una vez terminados estos estudios, las autoridades y comunidad afectada podrá opinar sobre el proyecto para su posterior licitación.

Con esta presentación esperamos haber aportado a esta Honorable Comisión, la visión global necesaria para un adecuado análisis de los programas que cada uno de los Jefes de Servicio expondrá a continuación.

SANTIAGO, 26 de Octubre de 1994.

**REPUBLICA DE CHILE
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**

**PRESENTACION DEL SR. RICARDO LAGOS ESCOBAR,
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS
DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO DEL MOP 1995
ANTE LA COMISION MIXTA DEL
HONORABLE CONGRESO NACIONAL**

MIERCOLES 26 DE OCTUBRE DE 1994.