



**PRESENTACIÓN DEL SR. RICARDO LAGOS ESCOBAR,
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS,
DEL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO DEL MOP 1997
ANTE LA COMISIÓN MIXTA DEL
HONORABLE CONGRESO NACIONAL**

MIÉRCOLES 9 DE OCTUBRE DE 1996

Saludos

Contexto en que se desenvuelve el MOP

El desarrollo económico y productivo de los últimos años ha significado mejorar la calidad de vida de gran parte de la población de Chile. El sostenido aumento de las exportaciones, la estabilidad macroeconómica y el proceso de estabilización democrática, han puesto a Chile en el objeto de las miradas del mundo entero. Por su parte, dicho crecimiento ha significado una presión sostenida sobre los distintos sistemas de transporte y la meta gubernamental de superar la pobreza significa apoyar actividades productivas y atender necesidades de infraestructura básica de toda la población.

A pesar del esfuerzo sostenido que ha venido desarrollando el gobierno en materia de infraestructura, la inversión sectorial del Ministerio y la progresiva incorporación del sector privado y de los propios usuarios en el financiamiento de las obras han sido insuficientes para enfrentar una serie de temas pendientes.

Las necesidades estimadas de construcción de nuevos caminos, de ampliación de las vías de acuerdo al aumento de la demanda y de conservación del patrimonio existente superan la inversión proyectada por el Ministerio, tanto con su presupuesto propio como a través del sistema de concesiones; el recurso hídrico, tanto para uso humano como productivo se ha tornado en un bien cada vez más escaso en diversas zonas del país; la renovación y racionalización de la infraestructura pública, así como la conservación de edificios públicos y monumentos nacionales han sido sólo parcialmente abordados; en materia social o de calidad de vida, las inversiones requeridas para normalizar los sistemas de recolección de aguas lluvia en las principales ciudades del país superan largamente la inversión anual del Ministerio y en materia de Agua Potable Rural, los programas existentes sólo permitirán dar acceso a cobertura básica a aquellas

localidades definidas como "concentradas" es decir, con más de 15 viviendas por kilómetro, estando pendiente el tema de saneamiento rural.

En materia de infraestructura vial la red nacional cuenta con cerca de 80.000 kilómetros de caminos de diverso estándar, destacándose el bajo porcentaje de caminos pavimentados, cerca de 12.000 kilómetros. En base a estimaciones conservadoras de las tasas de crecimiento de la demanda por transporte terrestre del país, se requerirá que se mejore el estándar en cerca de 10.000 kilómetros de caminos entre 1996 y el año 2000, por un monto estimado de 6.000 millones de dólares. Si a esto se añaden los requerimientos de mantención y reposición de la red vial, que significan inversiones en el quinquenio del orden de 2.800 millones de dólares, obtenemos que la necesidad de inversión total en infraestructura vial asciende a 8.800 millones de dólares. El sector público podrá asignar recursos por cerca de 2.500 millones de dólares, en tanto los privados, por la vía de las concesiones, aportará 3.400 millones de dólares. Dado lo anterior, el déficit en financiamiento para la infraestructura vial asciende a 2.900 millones de dólares, lo cual implica el necesario fortalecimiento del actual programa de concesiones así como de la inversión sectorial, la que estará orientada a aquellos ámbitos que no representan atractivo para el sector privado.

En materia de infraestructura portuaria, las elevadas tasas observadas de ocupación de los principales puertos comerciales reflejan el potencialmente crítico cuello de botella para el esfuerzo exportador del país. En esta materia, el gobierno está culminando el proceso de mejoramiento integral de los puertos de Valparaíso, San Antonio, San Vicente y la reciente construcción del nuevo Puerto de Punta Arenas, además de las iniciativas legislativas tendientes a permitir el acceso del sector privado en las inversiones portuarias, a través del actual Sistema de Concesiones, u otro que se diseñe adicionalmente para el sector.

La infraestructura aeroportuaria nacional, gracias a la profunda estrategia definida por el gobierno para el sector, se verá consolidada en forma adecuada para enfrentar en el corto y mediano plazo, el crecimiento esperado en el transporte de pasajeros y carga, tanto interno como hacia el extranjero. Existen, sin embargo, cerca de 103 pequeños aeródromos que cumplen funciones de soberanía, integración, así como aprovisionamiento o el transporte de emergencia, características básicas para facilitar la colonización de zonas de difícil acceso, en los cuales debe invertirse al menos 10 millones de dólares durante este período.

Las recientes y sostenidas sequías observadas en los últimos años evidencia la precariedad en que viven y producen extensas zonas del país. Es así como existen proyectos de riego, por un monto de 250 millones de dólares, que se constituyen como proyectos sumamente rentables desde el punto de vista social y de mejoramiento de las actividades productivas, pues significan aumentar la seguridad del riego en alrededor de 208.000 hectáreas de la zona agrícola. Sin embargo, buena parte de dichos proyectos representan sumas importantes de inversión y deben esperar pacientemente su financiamiento sectorial, dado que el financiamiento privado de dichas obras difícilmente se visualiza como una solución factible, tratándose de obras con evidentes características de bien público.

En relación al déficit en conservación de edificios públicos de un total de 9.271 dependencias catastradas sólo un 16% cuenta con recursos suficientes para su mantención. El 51% no cuenta con recursos y el 33% tiene recursos insuficientes, esto origina el deterioro progresivo de los edificios públicos y eventualmente su irrecuperabilidad.

El interés privado en invertir en infraestructura

El sector privado, ante las posibilidades que representa un negocio de largo plazo con rentabilidades atractivas y riesgo controlado, se ha mostrado interesado en participar en el proceso de Concesiones de Obras Públicas, a través de los primeros proyectos concesionados por la cartera que dirijo.

En la medida en que la institucionalidad vaya permitiendo el acceso de instituciones, como los fondos de pensiones, en el financiamiento de este tipo de proyectos, este tema parece no representar un problema en el futuro.

Sin embargo, es necesario tener claridad acerca de que dicho interés se encuentra restringido, como es natural, a aquellos proyectos que presenten características de demanda y crecimiento razonables y seguras.

La cartera de proyectos que en este momento se manejan por el Ministerio de Obras Públicas se compone en buena medida de las principales y más urgentes obras de infraestructura, acaparando la mayor parte de los tráficos más relevantes del país: la Ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt, los corredores Santiago-Valparaíso y Santiago-San Antonio, los accesos a Concepción, las Concesiones Urbanas en Santiago, los terminales de pasajeros y carga en los principales aeropuertos del país, etc.

Existen, *por otro lado*, una serie de otras necesidades en el país, que por sus características de escasa rentabilidad privada, aunque de alto interés social, no representan un negocio atractivo para el sector privado. Es así como las importantes necesidades de infraestructura social del país, compuesta por Obras de Riego, Caletas Pesqueras, caminos comunales, instalaciones de agua potable rural o pequeños aeródromos de vinculación con zonas aisladas no podrán ser

abordadas por el sector privado. Asimismo, las importantes apuestas que está dando el gobierno en materia de Corredores Internacionales representan inversiones significativas con retornos esperados de largo plazo. Finalmente, el mayor porcentaje del presupuesto del MOP se destina a conservar y reponer la vasta red de carreteras, aeropuertos, caletas, tarea que difícilmente podrá ser traspasada al sector privado, aunque estamos trabajando en ello.

En definitiva, el sector privado, a través del mecanismo de concesiones ha permitido enfrentar en forma rápida y de primer nivel, las más urgentes necesidades del país, sin embargo, el gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas, deberá ir aumentando sus inversiones de manera de mantener en óptimo estado la red existente, ampliar dicha red de forma de incorporar nuevas zonas al desarrollo productivo, desarrollar las importantes obras sociales que requiere el país y transformar a Chile en el punto de contacto y transferencia entre los países del Mercosur y los Mercados del Asia-Pacífico.

Planes MOP 1996-2000

El Ministerio de Obras Públicas invertirá durante el período 1996 - 2000, cerca de 4.500 millones de dólares en presupuesto sectorial y 4.300 millones de dólares a través del sistema de Concesiones de Obras Públicas.

Los esfuerzos de este plan se centran en el desarrollo y conservación de la Red Interurbana de carreteras, con 2800 millones de dólares, y las vías estructurantes Urbanas de las principales ciudades del país, con 312 millones de dólares. En seguida, los programas más relevantes tienden a desarrollar otras dos áreas de la infraestructura que son las Grandes Obras de Riego, con cerca de 263 millones de US\$, y el programa de Inversión Sectorial de Asignación Regional de la

Dirección de Vialidad, el que totalizará cerca de 256 millones de dólares, de exclusiva administración de los Consejos Regionales.

A través de este plan, se producirán cambios fundamentales en la actual infraestructura del país, tanto de carácter social, productivo como de integración internacional;

En materia de **Infraestructura para el Desarrollo Social**, la inversión contemplada en el Plan 1996-2000 permitirá alcanzar una cobertura del 100% en el servicio de Agua Potable a comunidades rurales concentradas producto de la inversión de 130 millones de dólares. Asimismo, el MOP invertirá cerca de 89 millones de dólares en construir o conservar cerca de 100 caletas pesqueras o rampas de transporte insular en las distintas regiones del país, facilitando las actividades productivas y la conexión de zonas insulares aisladas. En este ámbito de vinculación física, la inversión permanente durante el período permitirá mantener en estado operativo la indispensable red de pequeños aeródromos, indispensable para estimular el poblamiento de las distintas zonas del país, garantizando aprovisionamiento y transporte en caso de emergencias.

Por otro lado, el Plan contempla modernizar, mediante una inversión de cerca de 47 millones de dólares, los principales sistemas de recolección de aguas lluvia de la región Metropolitana, de crítica incidencia en la seguridad personal de sectores urbanos marginados, dado el alto riesgo durante los temporales invernales.

Se incorporarán además, cientos de hectáreas de terreno cultivable, a través de los diversos proyectos de obras de riego, favoreciendo especialmente a aquellas comunidades rurales de menor nivel socioeconómico y las zonas geográficas mayormente afectadas por las sequías sucesivas de los últimos años.

No puede dejar de mencionarse el esfuerzo por mejorar la seguridad vial, el cual se traduce en inversiones del orden de 80 millones de dólares, destinados a la construcción de ciclovías y pasarelas en zonas pobladas aledañas a carreteras o calles de alto tránsito.

En **materia de infraestructura productiva**, destaca la inversión de financiamiento privado que permitirá contar con la principal vía estructurante del país, la Ruta 5, con estándares, niveles de servicio y seguridad de primer nivel, permitiendo un flujo interregional expedito y seguro.

Por otro lado, se avanzará en la construcción de una red longitudinal alternativa a la Ruta 5 entre Arica y Puerto Montt, aumentando los índices de accesibilidad del territorio Nacional e incorporando nuevas zonas geográficas a la actividad productiva y turística.

Siempre en materia productiva, uno de los objetivos centrales del plan del Ministerio de Obras Públicas para el período, consiste en recuperar el nivel óptimo de la infraestructura existente, continuando con la fundamental labor de conservación del patrimonio nacional en materia de infraestructura vial, aeroportuaria, regadío, caletas, muelles y edificación pública.

Finalmente, en materia de **Infraestructura de Integración Internacional**, el Ministerio plantea un programa concreto de inversiones tendientes a reforzar los nexos físicos con los países vecinos, a través de corredores transversales, facilitando el comercio y aprovechando la potencialidad geográfica de Chile, como puente entre los países de la región y el Sudeste Asiático. Asimismo, se entregarán las obras realizadas en los principales puertos del país (como Valparaíso, San Antonio, San Vicente y Punta Arenas), creando las mejores condiciones para el desarrollo de un modelo portuario eficiente y productivo para el país.

En definitiva, el Plan de Inversiones 1996-2000 del Ministerio de Obras Públicas permitirá recibir el nuevo milenio con un país en el que la infraestructura pasará de ser un potencial cuello de botella a ser un elemento potenciador para un desarrollo productivo equilibrado, integrado y equitativo.

Análisis Presupuesto Global 1996

A efectos de dar cumplimiento a los Planes y Programas fijados por el Ministerio de Obras Públicas para el presente año, se cuenta con un Presupuesto total de **\$459.575 millones**, el cual representa **\$10.679 millones** más que la Ley de Presupuestos del año 1996. Dicho aumento se explica por un mayor aporte fiscal neto de **\$1.460 millones**, mayores Otros ingresos por **\$4.806 millones**, **\$2.432 millones** en incorporación de Saldo inicial de Caja, así como **\$ 1.981** en aumento de Ingresos Propios. Con excepción del mayor aporte fiscal neto, que financió el reajuste de la administración pública, todos los restantes incrementos se destinaron a la inversión.

De este Gasto Total, se ha ejecutado al 30 de Septiembre un **68.2%**, siendo el porcentaje de ejecución del presupuesto de Inversión Real de un **70.2 %**. Cabe mencionar que a Septiembre de 1995, el porcentaje de ejecución del Presupuesto de Inversión Real era de un **63%**.

Respecto a las transferencias de capital, el monto considerado para 1996 es de \$41.711 millones, de los cuales ya se ha transferido el 78%, financiando básicamente las obras de la Línea 5 del Metro, e inversiones por parte de las Empresas Sanitarias, y convenio con la Comisión Nacional de Riego.

Antes de entrar al presupuesto de inversión de este Ministerio, quiero llamar la atención en relación al gran aumento de productividad que ha habido en el Ministerio por cuanto la inversión ha crecido mucho más que el gasto corriente. Los esfuerzos por mejorar la eficiencia en la gestión han dado como resultado la disminución de un 27%, en el Índice de Gasto Corriente sobre la Inversión Real, fruto de los Proyectos de Modernización en que está empeñado este Ministerio.

Esto se refleja en el gráfico siguiente:

Presupuesto de Inversión 1996

El Presupuesto de Inversión Global para este año alcanza un total de **\$329.104**, millones de pesos, de los cuales **\$8.525 millones** representan la devolución del IVA a Concesionarios, por lo que los recursos con que efectivamente este Ministerio cuenta para la ejecución de los Proyectos de Inversión alcanzan a **\$320.579 millones**, con un porcentaje de ejecución presupuestaria del **70%**.

Es de importancia señalar que se han destinado recursos por un monto de \$91.488 millones, a Programas de alto impacto social, con un estado de ejecución presupuestaria de un 73%. Entre estos programas, se destacan las inversiones destinadas a aumentar la cobertura de Agua Potable en las poblaciones rurales concentradas, a construir, mejorar y conservar Caletas pesqueras artesanales, a mejorar las condiciones de disponibilidad y Seguridad del Recurso hídrico, a través de Obras de Riego de pequeña y mediana envergadura, así como a la inversión en redes viales comunales y sendas de penetración.

Como una forma de contribuir al esfuerzo de descentralización en que esta empeñado el Supremo gobierno, se planea invertir durante el presente año un total de \$32.077 millones en Obras de Decisión Regional. Estas comprenden los Convenios de Programación suscritos con la mayor parte de las regiones del país que durante 1996 significarán egresos de \$ 5.419 millones y permitirán ejecutar proyectos por un total de \$ 165.167 millones dentro de los próximos siete años. Entre estos se destacan el mejoramiento del Paso Pisiga y el Programa de Caletas Pesqueras en la I Región, el Mejoramiento del Paso Jama en la II Región, la Pavimentación Ruta Costera y Arco Oriente en la VII Región, las Vías Estructurantes en la IX Región y pavimentaciones y/o construcciones de Caminos en las regiones X, XI y XII, además de otros convenios con las regiones III, IV y VI. Se suma a la inversión de decisión regional los Programas de Inversión

Sectorial de Asignación Regional (ISAR) de Agua Potable y Vialidad, por \$ 26.658 millones, de exclusiva responsabilidad de los Consejos Regionales. Esto indica que actualmente, un 10% del total de la Inversión está siendo ejecutada según las decisiones de los niveles regionales.

El porcentaje de avance de los distintos programas del Ministerio se muestra en la siguiente tabla.

El Programa de Concesiones ha licitado durante 1996 obras por un total de US\$ 370 millones: El Tramo Santiago-Los Vilos por 250 millones de dólares y la Ruta 57 Santiago-Los Andes por 120 millones de dólares, faltando por licitar en lo que resta del año, dos tramos de ruta 5 : Chillan -Collipulli por 230 millones de dólares y La Serena- Los Vilos por 230 millones de dólares, además del Sistema Oriente-Poniente en la ciudad de Santiago por 250 millones de dólares.

Además, durante el presente año se espera concretar inversiones privadas del orden de US\$300 millones, en obras del Acceso norte a Concepción, y en la Ruta 78, Santiago- San Antonio.

Análisis Presupuesto Global 1997

El total de recursos asignados para el cumplimiento de las metas trazadas asciende a **\$491.783 millones**, medidos en moneda del próximo año.

El gasto corriente presupuestado para 1997 es de **\$40.894 millones**, de los que **\$ 34.388 millones** se dedican a necesidades de personal y **\$ 5.646 millones** a Bienes y Servicios de consumo.

A su vez, el presupuesto de capital es de **\$ 414.875 millones**, de los que **\$ 18.498 millones** corresponden a transferencias al Metro y a las Empresas Sanitarias y **\$ 45.484 millones** a devolución de IVA pagado por los concesionarios, con lo cual el monto efectivo para inversión de libre disponibilidad del Ministerio es de **\$ 350.893 millones**.

Estos recursos consideran un crecimiento real global de orden del **4%**, en tanto el Presupuesto de Inversión Total se incrementa en un **9.4%**.

Presupuesto de Inversión 1997 por Centros de Demanda

El Ministerio de Obras Públicas, a través de sus programas de inversión en las áreas productivas, sociales y de integración internacional, se ha planteado diversos centros de interés de infraestructura: En primer lugar, se definen Centros de Demanda de Infraestructura que tienden a satisfacer necesidades de conectividad interregional, los que hemos denominado Centros de Demanda de Interés Nacional. Entre éstos, se incluyen los Grandes Itinerarios Viales, los Corredores Internacionales, los Puertos Principales y la Red Troncal de Aeropuertos.

Por otro lado, en cada una de las regiones, se han establecido Centros de Interés Regional, incluyendo aquellas inversiones que influyen más directamente en el desarrollo propio de las regiones, tales como Itinerarios Regionales, Puertos y Aeropuertos de carácter Regional, Obras de Riego, Inversión en Ciudades, Caletas Pesqueras, Instalaciones de Agua Potable Rural, etc.

Finalmente, el Ministerio requiere para el funcionamiento y modernización de su gestión, de inversiones que se incluyen en el denominado Centro de Interés Gestión.

A continuación, describiré el enfoque que se ha dado para 1997 a las inversiones del Ministerio de Obras Públicas, en términos de los Centros de Demanda que permiten atender:

Centros de Demanda de Interés Nacional

Las principales centros de interés desde la perspectiva de su influencia a nivel Nacional, corresponden a los Grandes Itinerarios Viales Nacionales, los Corredores Internacionales, los Puertos Principales y la Red Troncal de Aeropuertos.

Con respecto a los Grandes Itinerarios Viales, la Ruta 5, principal eje vial de nuestro país, es uno de los principales centros de inversión, concentrando las mayores inversiones de los próximos años, asumidas principalmente por el sector privado. El gobierno, sin embargo, debe encarar las inversiones más urgentes, incluyendo reposiciones y los estudios necesarios para los tramos a concesionar en la Ruta 5 y los accesos a las principales capitales provinciales. Es así como se destinarán cerca de \$ 30.687 millones de pesos a través del Presupuesto de

Obras Públicas para la Ruta 5, entre La Serena y Puerto Montt, al mismo tiempo que se invertirán **\$278.800 millones** de pesos a través del sistema de Concesiones.

Asimismo, el Ministerio invertirá además cerca de \$10.141 millones de pesos en aquellos tramos de la Ruta 5 que no están contemplados en el programa de Concesiones: entre Arica y La Serena y entre Puerto Montt y Quellón.

Por otro lado, el MOP se encuentra desarrollando importantes inversiones en desarrollar o fortalecer vías que representen ejes paralelos a la Ruta 5, permitiendo acceder a nuevas zonas potenciales para el desarrollo productivo y turístico y tendientes a establecer y aprovechar las características que una verdadera estructura de red permite ofrecer: se constituyen de esta forma 4 ejes alternativos a la Ruta 5, conceptuados de la siguiente forma: una Ruta Costera en la zona Norte del país, un longitudinal precordillerano entre la IV y la V región, una ruta costera entre la VIII y la X Región y la denominada Ruta Interlagos en las regiones IX y X.

De este modo, se invertirán durante 1997, cerca de \$2.041 millones entre Iquique y Taltal, \$1.520 millones en el sector La Serena-Combarbalá, \$2.355 millones en los sectores San Antonio-Alcones, Constitución-Pueblo Hundido y Concepción-Carahue, y \$1.737 millones en la Ruta Interlagos.

Como es de esperarse, estos proyectos constituyen iniciativas que representan importantes esfuerzos por parte del gobierno, en varios casos enfrentados en forma conjunta entre el MOP y el Cuerpo Militar del Trabajo, pero que hasta este momento no se han constituido en proyectos viables a través del sistema de concesiones.

Otros importantes itinerarios Nacionales corresponden a los Corredores Santiago-Valparaíso y Santiago-San Antonio. En este último, el sector privado invertirá 25.235 millones, y concretará inversiones en la Ruta 68-La Dormida por cerca de \$ 72.985 millones. Adicionalmente el Ministerio deberá invertir cerca de \$ 5.186 millones, por concepto de obras de carácter urgente, estudios y pago de expropiaciones a las empresas concesionarias.

Finalmente, el resto de los grandes itinerarios: Ruta Austral, Ruta Los Conquistadores, camino de la Fruta y Camino de la Madera representan inversiones por parte del Ministerio por cerca de \$8.497 millones de pesos, en circunstancias en que no se prevén inversiones privadas, al menos durante 1997.

Los Corredores Internacionales priorizados por los gobiernos de Chile y sus países limítrofes serán objeto de inversiones por cerca de \$19.304 millones de pesos, en su gran mayoría incluidos en Convenios de Programación suscritos por el Ministerio de Obras Públicas y los Gobiernos Regionales. Los principales corredores priorizados para 1997, corresponden a los pasos de Jama, Pisiga, Aguas negras, Cristo Redentor, Cardenal Samoré e Integración Austral. Es importante destacar que en este caso, el corredor correspondiente al paso Cristo Redentor verá sustancialmente mejorada su accesibilidad, con la inversión en infraestructura pública en la ruta Santiago-Los Andes, a través del mecanismo de Concesiones.

La inversión en Puertos Principales, por aproximadamente \$8.728 millones de pesos, se concentra en las obras de mejoramiento y ampliación sustancial de la capacidad de los Puertos de la V región, así como de las obras complementarias en el nuevo Puerto de Punta Arenas. Estas inversiones sustentarán las demandas de inversiones de la Zona Central portuaria hasta el año 2.000, requiriéndose nuevas inversiones que se encuentran a la espera de una pronta

resolución en torno al tema de las leyes que regirán la evolución futura de las inversiones en Puertos en Chile.

Finalmente, la Red Troncal de Aeropuertos, constituida por aquellas instalaciones Aeroportuarias de carácter estratégico para el país, contempla una inversión de cerca de \$ 5.049 millones de pesos, destinados en gran medida a labores de conservación y mejoramiento de la infraestructura horizontal (pistas y plataformas), siendo que el sector privado permitirá financiar parte importante de las necesidades de mejoramiento de la infraestructura vertical (terminales), como parte del programa aeroportuario anunciado por el Presidente Frei. En este sentido, se estima la materialización de cerca de 9.793 millones de pesos por concepto de inversión privada en terminales de pasajeros y carga, producto básicamente de la continuación de las obras en el aeropuerto el Tepual de Pto. Montt y la licitación de Carriel Sur en Concepción, La Florida de La Serena, el Loa de Calama y el aeropuerto Arturo Merino Benítez, todo ello por un monto de 115 millones de dólares.

En definitiva, el MOP invertirá cerca de \$98.519 millones de pesos durante 1997, destinados a mejorar la situación de carreteras, puertos y aeropuertos de **Interés Nacional**, complementado con inversiones por \$452.186 millones de pesos, financiados por el sector privado, a través del Programa de Concesiones de Obras Públicas.

Centros de Demanda de Interés Regional

Como se mencionó anteriormente, puesto que gran parte de las mayores obras de infraestructura de carácter nacional serán financiadas a través del Sistema de Concesiones, la mayor parte del presupuesto del MOP para 1997 corresponde a proyectos de envergadura e interés regional, incluyendo la totalidad de los

proyectos considerados como sociales, las inversiones de carácter productivo de gravitancia regional y las inversiones en los grandes centros urbanos. Se suman inversiones privadas entre las que destacan los importantes proyectos de concesiones urbanas y de acceso en Santiago y Concepción.

Durante 1997, el MOP invertirá cerca de \$ 257.058 millones en proyectos de impacto regional.

En la Macrozona compuesta por las tres primeras regiones del país, la inversión regional se concentra en la conservación y reposición de las redes viales a través del presupuesto sectorial y de asignación regional. Luego destaca, en la primera región la inversión en Agua Potable Rural, con \$ 400 millones y Caletas Pesqueras por \$ 300 millones, en la segunda región inversiones en Conservación Vial \$ 157 millones, mejoramiento de Caletas Pesqueras por \$ 110 millones y en la tercera región el acceso a Copiapó y obras de riego en el río Huasco por \$ 400 millones cada una.

En la cuarta región, aunque la conservación juega un papel preponderante, las inversiones más significativas corresponden a obras de riego, destacándose el embalse Puclaro, con una inversión cercana a los 9.300 millones de pesos y el inicio del sistema de regadío del Valle de Choapa, con \$ 1.000 millones. Otras obras de relevancia corresponden a diversos mejoramientos de caminos de la región y obras de Agua Potable Rural por \$ 1.100 millones.

En la quinta región, destacan las obras de vialidad urbana e interurbana, entre ellas : el camino concesionado Nogales-Puchuncaví. Además, existen significativos montos de inversión en instalaciones de Agua Potable Rural, por \$ 1.800 millones y en obras de riego.

En las regiones sexta y séptima, predominan las labores en vialidad interurbana, particularmente conservaciones y mejoramientos. En la sexta región destaca la conservación global por un monto de \$ 4.100 millones, las conservaciones de la red vial comunal y básica por más de \$ 4.500 millones, el Agua Potable Rural con \$ 1.100 millones y obras de defensas fluviales por \$ 1.000 millones. En la séptima región, además de los más de \$ 13.000 millones en conservaciones y mejoramientos viales, destaca la ejecución de obras de Agua Potable Rural, por un monto de \$ 1.500 millones

La octava región concentra importantes inversiones en los distintos sectores de la infraestructura: el embalse Laja-Diguillín significa cerca de 11.300 millones de pesos; la inversión en caletas pesqueras es la más significativa del país y el monto a invertir en mejoramientos y conservación de la red son significativos.

La novena región se presenta como particularmente deficitaria en términos de requerimientos de reposición de caminos pavimentados, destacándose las rutas 86-88 (Huequen-Los Sauces-Traiguén-Victoria) con una inversión cercana a los \$ 7.000 millones y la ruta 182 (Angol - Collipulli) con \$ 1.600 millones, además se invertirá en Agua Potable Rural \$ 1.300 millones. Por otro lado, en la décima región se concentra la mayor inversión en pavimentaciones del país.

Las regiones australes muestran necesidades fundamentalmente viales, tanto de mejoramientos como de conservaciones y reposiciones de puentes, además de la construcción de nuevos caminos.

Finalmente la Región Metropolitana acapara la mayor parte de las inversiones en vialidad urbana, destacándose la ampliación de la Av. La Florida, por \$ 2.500 millones, el mejoramiento de Rotonda Grecia por \$ 2.400 millones y el mejoramiento de Avda. Tte. Cruz por \$ 2.800 millones, así como también la

continuación de las obras en los sistemas de Aguas Lluvias del Zanjón de la Guada y Quebrada de Las Vizcachas por \$ 700 millones cada una.

Centros de Demanda de Interés Gestión

A efectos de continuar modernizando la gestión de este Ministerio se han asignado para el año 97 recursos del orden de \$ 2.069 millones, asociados básicamente al financiamiento del mejoramiento del manejo y medición del recurso hídrico por \$ 1.415 millones, destinados a la implementación de la conexión a una red de medición satelital que permitirá obtener información en tiempo real, así como al aumento de la resolución de derechos de aguas, pasando de las 2.000 anuales actuales a 3.000 solicitudes al año como mínimo. La gestión también se ve mejorada mediante estudios que permiten hacer más eficiente la necesaria tarea de planificación de infraestructura a nivel nacional y regional, lo cual será producto de la inversión de \$ 274 millones.

Conclusiones

El presupuesto asignado al Ministerio de Obras Públicas contempla para 1997, inversiones en mejoramientos o construcciones de obras nuevas por 417 millones de dólares, es decir, cerca del 51% de la inversión real. Por su parte, la inversión en conservación representará durante 1997, cerca del 43% del presupuesto total del Ministerio.

De los 858 millones de dólares que el Ministerio invertirá durante 1997, la Dirección de Vialidad estará a cargo de desarrollar cerca del 78%, y la Dirección de Riego, otro 9%. Por su parte, la Dirección de Obras Portuarias es responsable

de un 5% adicional, la Dirección de Aeropuertos y la Unidad de Coordinación de Concesiones un 2% cada una y el 4% restante se distribuye entre los otros servicios o Instituciones asociadas al Ministerio.

Los mayores crecimientos los presentan los programas de Agua Potable Rural (30%), Riego (19%) y Vialidad (12,3%). Mientras que el presupuesto de la Dirección de Puertos continua decreciendo (-7.4%) producto de la política del gobierno de que sean los privados que inviertan en ellos. En tanto la Dirección de Aeropuertos presenta un crecimiento moderado (4,5%), ya que si bien la inversión privada está reemplazando a la pública en los grandes terminales, aumenta la inversión sectorial en los pequeños aeródromos.

Es importante señalar que el próximo año la inversión de decisión regional aumentará de un 10% a un 14%, significando ello un avance importante en el cumplimiento de la meta del gobierno.

Resumiendo, durante 1997, el Ministerio de Obras Públicas desarrollará inversiones sectoriales por 858 millones de dólares, complementadas por los 1.440 millones de dólares que se espera invierta el sector privado a través del sistema de concesiones. El presupuesto sectorial significa crecer en 9,4% con respecto al presupuesto inicial de 1996, consistentemente con la política de impulsar en conjunto con el sector privado, un sector que representa la plataforma básica de apoyo a un país que pretende llegar al año 2000, con las cualidades, actitudes y esperanzas de otorgar a su gente, el merecido acceso a los beneficios del desarrollo y la modernidad.

Muchas Gracias.