

- Se Ejec.

① Hay 1 año. Se incluan 3 decifis.

② De estos 3 decifis, se cto primer sub l.

③ Nueva financiación difinis.

750 - 1500 - OK.  
1995 - 10%  
Publicac.: 1996 en 12%  
- Vif  
- Riego  
- Adm. Conserjos.

Presb.: los 300 e t. 250; 1995 - 10 proyectos 500  
1996 - 16 " 1.500

Hajams en balance.  
Se ha avanzado + repit.

Obras y plitros:  
Sanitarios,  
Puentes +  
FFCC.

④ Los avances efectivos.

Validad.

Parimentaci: para d 12000, 22.000 - 700, +

Conserjos: Contratos globales, 21 a 40. - 19.000 mil/x

→ Ruta Costera: lo paralelo

→ Conceder Bicuaris: P. 4. - ←

Diseño de 2 conedros.

Convenio de Profamaci:

Aeropuertos -

Puentes: p. 3  
Esfuerzo Publico:

Riego: 31. Oct. St. Juan de los Rios

→ Andalu, Lepi Dip. U.

- Entadas en el Choap.

U. d. - Traisfue:

Código de Aguas.

⑤

Conserjos: Cifras inferiores.

3 temas:

a) Ordenamiento: Parte 5.

Ud. 10.

Otras. -  $\leq$  Prats

b) Prats

i) temulafi.

ii) Montis: = manutenci.

Caro Parte 5.

Preferencias técnicas:  
Caro velocidad...

c) Ingeniería financiera. -  $\longleftrightarrow$



d) Institucionalidad del Ministerio.

i) Flexibilidad.  $\rightarrow$  Actual Provision:   
Ganan de otra cose.

ii) Espacios participati. privados.

iii) " " a los consumidores.

Problema global: Rec. humanos en  
el sector público.

$\rightarrow$  Obligación de volver a licit. -  
Es el Estado resolver.

30

Conclusion: double, & 2 Nests??

Care Isle - Kerfucio, -

- Corb's Panamerican, -

## MINUTA- DISCURSO CEPAL

### "EVALUACIÓN DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA REALIZADAS ENTRE 1994 Y 1995; SU PROSPECTIVAS PARA 1996".

#### A) IDEA GENERAL:

- Creo que es un ejercicio sorprendente constatar cómo han avanzado, en un sólo año, las políticas de obras públicas: lo que el Ministro anunció en agosto de 1994 como las metas y tareas a mediano plazo ya quedaron obsoletas, sobre todo en el tema de concesiones.

- Me parece oportuno citar algunos de los principales avances comparándolas con lo que teníamos el año pasado en los distintos aspectos de la infraestructura. En esta enumeración, que no debe ser muy larga, hay que dejar a concesiones para el final porque es el sector que ha tenido el mayor desarrollo

- Además esto permite introducir tres temas importantes:

1- Que el sistema de concesiones puede generar un cambio en las preocupaciones del ministerio mucho más radical y rápido del esperado: en el período 96-97 se van a adjudicar concesiones por el doble del presupuesto total del ministerio (US\$ 2.000 millones).

2- Esto lleva al Ministerio a repensar su labor en distintos aspectos. Por ejemplo, ahora debe realizar esfuerzos para asegurar la presencia de suficientes consultoras que realicen estudios de ingeniería y consorcios interesados en concesiones. Así se genera una competencia real que va en beneficio directo del país y de los usuarios: peajes más barato y mejor calidad de servicio.

3- Dentro de esta política de buscar inversionistas están los viajes al exterior como el que acaba de terminar el Ministro (puede contar aspectos de su viaje relacionados con el tema) y el seminario internacional sobre concesiones que se va a realizar en noviembre próximo (puede contar aspectos del seminario).

B) AVANCES (A) EN RELACIÓN AL DISCURSO PASADO (DP)

**VIALIDAD:**

- **Pavimentación de nuevos caminos:**

DP: El ministro planteó la "necesidad de pasar de 12.000 kilómetros de caminos pavimentado a 22.000 en los próximos años..."

A: Mientras en 1995 se pavimentaron alrededor de 700 kilómetros, en 1996 está cifra va a aumentar a 800.

- **Conservación de caminos:**

DP: Se planteó la necesidad de tener "modalidades de conservación superiores a las que hasta ahora hemos logrado tener".

A: Los contratos globales de conservación van a aumentar de 21 a 40 entre 1995 y 1996, lo que significa una inversión de 19 mil millones de pesos. Así, durante 1996 las conservaciones globales agregarán alrededor de 10.000 kilómetros de caminos a las labores de mantención.

Además, el presupuesto destinado a la reposición de pavimentos crece para el próximo año de 24.250 millones a 33.462 millones.

- **Otros avances importantes:**

Ruta costera; Carretera austral (convenio de programación con la XI región); programa de recuperación de puentes y túneles; construcción del tercer puente sobre el Biobío y puente el puente Calle-Calle; etc.

**OBRAS PORTUARIAS**

- **Puertos:**

DP: Tenemos un déficit en los puertos, especialmente en la zona central, producto del terremoto de 1985. Esto ha obligado a hacer grandes inversiones en el puerto de San Antonio y modernizar las instalaciones de Valparaíso.

A: Este mes se inauguran las obras en el puerto de San Antonio. En Valparaíso ya está en ejecución el último de los 5 contratos con que se abordaron los daños del terremoto de 1995.

En este contrato se construirá un frente de atraque de 620 m lineales, con una profundidad de 12 metros. Cuando se terminen las obras, en septiembre de 1998, el puerto habrá duplicado su capacidad.

Todo esto se ve reforzado con el Camino La Pólvara y con los mejoramiento por concesión de la Ruta 68. Además, durante el próximo año se terminan las obras del nuevo puerto de Punta Arenas en bahía Catalina.

**- Participación privada en puertos:**

DP: "...queda abierto un desafío importante para el ámbito privado a partir de las definiciones que tiene que hacer el gobierno respecto de la forma en que este sector puede participar en las concesiones del sistema portuario". →

A: Ya existe un proyecto de ley que está en estudio en el Congreso que permite la participación privada.

**AEROPUERTOS:**

DP: "En aeropuerto tenemos, también, un déficit importante..."

A: Además de las concesiones, se pueden destacar las inversiones en Mataverí, Arturo Merino Benítez, y en la conservación de la red de pequeños aeródromos. Además, es importante la definición que se ha hecho entre lo que se va a hacer con recurso privado y lo que se va a hacer con recursos públicos.

**RIEGO**

DP: "...el Gobierno aspira a tener una inversión de 450 millones de dólares de aquí al 2.000, lo que se va a traducir en un conjunto de embalses en distintas regiones del país".

A: El 31 de octubre inauguraremos el Embalse Santa Juana, que incorpora 12.000 hectáreas de riego seguro. Para 1996 el presupuesto de la Dirección de Riego aumentará en más de un 28%, lo que permite iniciar otras 2 grandes obras: el embalse Puclaro (14.000 hectáreas) y el canal Laja Diguillín (60.000 hectáreas). Además, se iniciarán los estudios necesarios para construir una serie de embalses en la cuenca del río Choapa y se realizarán una serie de trabajos para combatir los efectos de la sequía en la III, IV y V región.

#### **INTEGRACION:**

DP: "...estamos visualizando la necesidad de tener una política dinámica y muy activa para aprovechar el hecho de que nuestros puertos miran al Pacífico y que hoy percibimos que el grueso del crecimiento económico internacional y del comercio mundial se va a dar en la Cuenca del Pacífico".

A: Se lograron importantes avances en el diseño de dos corredores que llegarían hasta puertos del norte chileno luego de una serie de reuniones sostenida con representantes de Brasil, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay después de la reunión de Cuiabá.

Además, se avanzó a través de convenios de programación con los gobiernos regionales de la primera, segunda y novena región en la pavimentación de los pasos de Pisiga (Bolivia, llega a Oruro), Jama (Argentina, Jujuy) y Pino Hachado (Argentina, Neuquén). También es importante la solución que se está estudiando por el Paso Los Libertadores, ya sea a través de un túnel a baja altura o alguna otra alternativa.

#### **PRESUPUESTO**

##### **- Público:**

DP: "...habría en consecuencia un aumento promedio anual para el ámbito público de 10% real respecto al presupuesto actual. Esto nos permitiría en un período de 5 años pasar de los 750 millones de dólares a aproximadamente 1.250 millones de presupuesto público" .

A: Para 1996 la inversión en infraestructura desde el punto de vista público crecerá en alrededor de un 12%. Esta inversión se concentrará especialmente en Vialidad, Riego y Administración de concesiones.

##### **- Privado:**

DP: Si somos capaces, mediante la ley de concesiones, de movilizar entre 200 y 250 millones anuales, quiere decir que la inversión privada tendría una participación muy decisiva en la expansión de la infraestructura.

A: Durante 1995 se adjudicarán 10 proyectos por un total de 500 millones de dólares y durante 1996 está programado adjudicar 16 proyectos por más de 1.500 millones de dólares. Esto permite asegurar que durante 1996 la inversión privada en infraestructura alcanzará cifras cercanas a los 200 millones de dólares y que en 1997 superará los 500 millones, superando con creces las metas que nos habíamos propuesto.

CONCESIONES (Minuta preparada por Carlos Cruz):

- Inversión

DP: En el discurso el año pasado se sostuvo que era necesario buscar los mecanismos para aumentar considerablemente los recursos destinados a infraestructura.

Se hablaba de comprometer un aumento presupuestario anual de más de dos puntos por sobre el crecimiento del producto, de modo de asegurar un incremento de la inversión pública en el sector que permitiera acercarse a una cifra de 1500 millones de dólares anuales de inversión. Se estimaba entonces que esa cifra era aceptable para el nivel de crecimiento y desarrollo que el país espera.

A: 1- Durante 1995 la inversión realizada por el Mop aumento en un 10% y el presupuesto que se solicitará al Parlamento para 1996 refleja un aumento del 12 %. Ambas cifras reflejan el compromiso efectivo que el Gobierno tiene con el sector de infraestructura.

En este mismo contexto, se sostuvo que debían generarse las condiciones para que el sector privado incorporara unos 300 millones de dólares anuales al sector. Para ello era necesario aumentar el número de proyectos que se concesionarían. De hecho, durante 1995 se adjudicarán 10 proyectos por un total de 500 millones de dólares y durante 1996 se tiene programado adjudicar 16 proyectos que superan los 1500 millones de dólares.

Esto permite asegurar que durante 1996 la inversión privada en infraestructura alcanzará cifras cercanas a los 200 millones de dólares y que en 1997 esta podría rebasar los 500 millones de dólares, superando con creces la meta que originalmente nos habíamos propuesto.



#### **Beneficio social:**

A: El cambio en la composición de los recursos destinados a infraestructura provocará un cambio en la orientación de los esfuerzos del ministerio. En efecto, en la medida que los proyectos de mayor rentabilidad privada son asumidos directamente por el sector privado, el Mop esta en condiciones de destinar recursos a proyectos con una alta rentabilidad social.

Esto debiera reflejarse en los kms. de caminos transversales que se pavimenten o que se mantengan en mejores condiciones, en las obras de regadío que se materialicen, en las caletas pesqueras para desarrollar la pesca artesanal, en los edificios públicos que se construyan para hospitales y escuelas, entre otras actividades. Todas estas son obras necesarias para mejorar la calidad de vida de compatriotas que no tiene forma de hacerlo si no cuentan con un apoyo importante de parte del Estado. A su vez, son obras para las que difícilmente se encontrarán inversionistas privados que las realicen, dado su escaso nivel de utilización y los bajos niveles de ingreso de las personas a las que sirven.

De igual forma, esta nueva composición de los recursos permitirá al Estado destinar un mayor esfuerzo en aquellos proyectos de inversión que tienen fundamentalmente un sentido estratégico. Entre ellos cabe destacar aquellos que tiene por propósito avanzar en la integración regional con los países vecinos. Me refiero a los corredores bioceánicos que debieran acercar el Atlántico al Pacífico, y a la solución al problema del camino entre Mendoza y Los Andes, a través de un túnel de baja altura u otra alternativa, que permita el tránsito ininterrumpido durante todos los días del año.

#### **-Institucionalidad:**

DP: Dijimos el año pasado que, para avanzar en el programa de concesiones era necesario "hacer ajustes institucionales al interior del aparato del Estado para impulsar lo que me atrevería a calificar como una nueva industria que comienza a emerger en Chile".

A: En efecto, creamos al interior del Ministerio de Obras Públicas la Coordinación General de Concesiones en la que se concentra el esfuerzo por identificar ideas concesionables, transformarlas en proyectos y concesionarlos, cumpliendo con todas las exigencias técnicas, legales, medioambientales y espaciales que cada proyecto requiere.

De la misma manera, la Coordinación General de Concesiones ha tenido a su cargo la tramitación de las modificaciones a la Ley de Concesiones que se encuentra hoy en el Parlamento. Estas, hasta la fecha, han sido aprobada en tres diferentes instancias en forma unánime, faltando aún dos pasos que debieran darse en las próximas semanas para su aprobación definitiva.

Es también tarea de esta instancia institucional proponer al Consejo de Concesiones del Mop las características con que deberá contar la futura Superintendencia de Concesiones, organismo regulador, que tendrá por función principal velar por el adecuado cumplimiento del contrato de concesiones por parte de las diferentes entidades públicas relacionadas con el tema y los consorcios privados encargados de la inversión y su posterior explotación. Esta entidad será la responsable por aplicar en su momento todos acuerdos que están estipulados en esa relación contractual, asignado los subsidios cuando corresponda o bien, las sanciones.

Por último, la Coordinación General de Concesiones ha operado como secretaría técnica del Consejo de Ministros para Concesiones Urbanas. Este organismo de carácter informal, ha sido de extraordinaria utilidad para coordinar entre las diferentes entidades comprometidas con el desarrollo urbano los requerimientos que surgen al intentar llevar a la práctica un programa de concesiones urbanas.

**:Ampliación del sistema:**

DP: Dijimos el año pasado que en lo fundamental la aplicación de la Ley de Concesiones había recaído en proyectos de carácter interurbanos. Nos referíamos específicamente a las obras que hasta ese entonces se habían concesionado o estaban en proceso, como El túnel el Melón, el acceso sur a Concepción o Camino de la Madera, acceso norte a Concepción, la autopista Santiago San Antonio, el camino de Puchuncaví a Nogales y otros. Nos propusimos entonces incorporar otros proyectos, específicamente nuestra ruta panamericana y algunas vías urbanas.

A: Pues bien, hoy podemos afirmar con cierto orgullo que a partir de este año estaremos en proceso de adjudicación de la Ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt, de 3 proyectos de urbanos y de dos proyectos interurbanos adicionales, de gran relevancia, como son el camino de Santiago a Valparaíso y el camino de Santiago a Los Andes.

Este proceso deberá culminar el primer trimestre de 1997, momento en el cual habremos alcanzado un récord de más de 20 proyectos concesionados que representarán una inversión total superior a los 2.500 millones de dólares. Ello significará que el sector privado deberá invertir y administrar, a partir de entonces, más de 2000 km de vías interurbanos y cerca de 200 km de vías urbanas.

**Concesiones urbanas:**

A: Tal como dijimos el año pasado, la incorporación del sistema de concesiones a la vialidad urbana requería soluciones globales. De hecho, hemos convenido con los participantes el Consejo de Concesiones Urbanas, que integran, además del Ministro de Obras Públicas, el Ministro de la Vivienda, el Ministro de Transporte, el Ministro de Hacienda, el Intendente de Santiago, el Secretario Ejecutivo de la Sectra y el Coordinador General de Concesiones, invitar al sector privado a asumir la responsabilidad de inversión y gestión de sistemas viales urbanos.

Es así como contemplamos, en una primera etapa, la concesión del sistema Oriente-Poniente, que integra la Costanera Norte y la Avenida Kennedy; el sistema Norte-Sur, integrada por la actual Norte-Sur y la Av. General Velásquez, y el sistema Américo Vespucio, integrado por esta avenida y sus respectivas calles de servicio. El proceso de precalificación para la concesión de estos sistemas se iniciará a fines de noviembre próximo y su adjudicación esta contemplada para el último trimestre de 1996 y el primero de 1997. La inversión contemplada en concesiones urbanas supera los 450 millones de dólares, cifra un tanto superior a la que estimaremos en nuestro encuentro del año pasado.

#### **Peaje electrónico**

DP: Dijimos que para avanzar en el proceso de concesiones viales urbanas es imprescindible resolver el problema de las formas de cobro. En la ciudad el servicio que se le preste al usuario debe ser lo más cómodo posible. En este sentido, pensamos que la detención en una plaza de peaje constituye una molestia que atenta contra la calidad del servicio que cualquier usuario demandaría para optar una vía concesionada, por cuyo uso deberá pagar.

A: Hemos acelerado un estudio sobre tarificación electrónica el que, a más tardar en marzo del próximo año, deberá ilustrarnos acerca de las diferentes opciones tecnológicas que existen en el mundo, de modo de que podamos exigir a los diferentes concesionarios el cumplimiento de ciertos niveles de servicio a sus clientes en este aspecto.

#### **C) PROPOSICIÓN DE ESQUEMA DE DISCURSO**

1- A diferencia del año pasado, hemos decidido no hacer una enumeración de las principales metas y problemas en el área de infraestructura.

2- Porque este área ha avanzado mucho más rápido de lo que nosotros esperábamos. Y no sólo en cuanto a obras, sino que también a grandes políticas, como la ley de empresas sanitarias (tema sanitarias) y la ley de inversión privada en puertos que están el congreso.

3- Junto con la inversión privada en puerto, está el esfuerzo estatal que nos ha permitido terminar las obras en San Antonio, continuar las de Valparaíso, etc (tema puerto). Todo esto gracias a que el presupuesto del Ministerio ha sufrido un crecimiento importante desde 1990. (tema presupuesto fiscal)

4- La inversión crecerá el próximo año en 12%, lo que permitirá avanzar más rápido en áreas fundamentales como la superación de nuestro déficit en vialidad (tema vialidad) ...

5- Enumeración de los principales avances que se esperan en las distintas áreas gracias al esfuerzo fiscal (tema riego, tema aeropuerto, tema integración).

6- Pero sin duda el aspecto que ha mostrado los avances más espectaculares es concesiones (tema concesiones).

7- Este avances ha traído como efecto un desafío. ¿Cómo adaptarnos en forma rápida a la reorientación de funciones del Ministerio? Un ejemplo es la necesidad de atraer inversiones extranjeras (tema viaje España-Japón y Seminario internacional de Concesiones -estos dos temas serán los más importante para los periodistas).

8- Además, esto permitirá al Ministerio ser más activo en la superación de la pobreza y en la integración física porque habremos liberado recursos que hasta ahora debíamos destinar a los proyectos rentables desde el punto de vista productivo.