

**BORRADOR**

En el ámbito de infraestructura, y en particular en Obras Públicas, tres son los grandes desafíos que se propone enfrentar mi gobierno.

- 1.- La necesidad de dotar de una estructura de carácter social o básico a los sectores más desposeídos.
- 2.- La necesidad que la infraestructura que construyamos esté en condiciones de satisfacer los requerimientos de una economía en crecimiento.
- 3.- De un país que es capaz también de incertarse con decisión en la competencia de los mercados internacionales.

Respecto de lo primero, entendemos que es esencial contribuir a tener una vida más adecuada en la ciudad. Hoy, el 83% de la población vive en zonas urbanas concentradas en 5 ciudades principales. Y por ello, las acciones que hagamos para mejorar la calidad de vida, pueden tener un impacto global sobre el bienestar de la población. Esto implica dar prioridad a soluciones de tipo ambiental y sanitario en la ciudad. Para ello se avanzará resueltamente en la construcción de plantas de tratamiento y disposición de aguas servidas en todo el país, estimándose una inversión en este rubro del orden de los 100 millones de dólares

que debiera ser efectuado principalmente mediante la inversión privada. De la misma manera, aspiramos a un manejo de las cuencas hidrográficas, para lo cual es indispensable poner en marcha el programa de defensa fluviales y control de crecidas y aluviones que tendrá un gran impacto social y productivo. También aspiramos que en el ámbito de los servicios sanitarios y tratamiento de aguas servidas, logremos un 100% de cobertura en agua potable y alcantarillado en las zonas urbanas mejorando la dotación de agua potable rural en aquellas zonas donde aún es muy baja, y por cierto ampliando el tratamiento de las aguas servidas.

Asimismo, hemos dispuesto que el Ministerio de Obras Públicas emprenda con decisión el tema de las aguas lluvia de manera que nuestras ciudades puedan estar libres de esta dolorosa situación que se produce anualmente en nuestro país.

Dentro del concepto de una infraestructura que apoye a los sectores socialmente más necesitados, está también la necesidad de tener una buena red de caminos secundarios que integren el territorio y den accesividad a las áreas rurales.

Junto con lo anterior, del punto de vista de una infraestructura para el desarrollo del país, tenemos que ser capaces de modernizar el sistema portuario, consolidar una red de autopistas y carreteras principales que le permitan tener a Chile en el corto plazo aproximadamente 2000 Kms. de ruta que requieren un estándar de

autopista doble causal en el plazo inmediato, más unos 1000 Kms. adicionales en el mediano plazo. Estos 3000 Kms. de carreteras de alto estándar serán desarrollados fundamentalmente por el sector privado mediante concesiones. En 1993 se licitó una concesión por 25 millones de dólares. Este año 94 se licitarán concesiones por 110 millones de dólares y a partir de 1995 se licitarán entre 200 y 300 millones de dólares anualmente. Esta es la mejor demostración de la forma en que el gobierno entiende la contribución del sector privado en este rubro.

Finalmente, el tercer desafío que busca hacer de Chile la puerta de entrada de los países del Pacífico o América Latina y la puerta de salida de nuestros amigos latinoamericanos hacia el Pacífico, se expresará a través de la preferencia que tendrá en el próximo sexenio la construcción de una red vial que nos una con Argentina y Bolivia, cuya mejor expresión es la pronta inauguración de la carretera de Arica a Tambo Quemado y que obligará también a un mejoramiento en lo sustancial de nuestra capacidad portuaria.

Estos tres desafíos que implican movilizar grandes cantidades de recursos que significan prácticamente duplicar los niveles actuales de inversión, lo lograremos mediante una política audáz en donde combinaremos los esfuerzos del ámbito público y privado. Es así como las redes de aeropuerto las estamos extendiendo a partir del financiamiento que se logra con las tasas aeronáuticas; los puertos a partir de la contribución de los privados mediante una política

de concesiones innovativas. Las grandes obras de regadío que al término de mi sexenio permitirán incrementar la capacidad de la superficie total regada del país en más de un 15%, lo será en función de las contribuciones que hacen los propios agricultores beneficiados mediante un subsidio que entrega el Estado a los más pobres que a veces llega hasta el 80% del valor de la obra y en los grandes agricultores sólo un 10%.

Finalmente, respecto de la estructura vial estableceremos una realidad en materia de peaje, en donde efectivamente el usuario pague por el uso de la misma una cantidad justa y adecuada. Esta política que combina recursos públicos y privados, significa que en el ámbito de obras públicas estamos tomando una acción decidida en favor de un crecimiento con equidad, que como señalamos, inspira la acción de este gobierno. En efecto, los recursos que se obtienen del ámbito privado y que van a aquellas áreas en donde el carácter altamente rentable de dicha inversión lo hace financiable por el ámbito privado, permite liberar recursos para la infraestructura base. En otras palabras, la política inspiradora de mi gobierno será que se paga por el uso de la infraestructura cuando ésta tiende al desarrollo productivo porque es un factor de producción, y los recursos así liberados nos permiten dar prioridad a la infraestructura básica o de carácter social. Aspiramos al término de estos seis años, tener una estructura institucional en donde estén garantizadas las necesidades de conservación de la infraestructura chilena de suerte que esta no dependa de las

viscicitudes de la caja fiscal, sino por el contrario esta dependa de la generación de recursos que sus propios usuarios son capaces de entregar. De esta manera no sólo incrementaremos la infraestructura a los niveles que Chile requiere para incertarse con éxito en los desafíos de la economía mundial, sino también estaremos generando las condiciones financieras para hacer de esta estructura una realidad estable hacia el futuro.