



BASES PARA ELABORACIÓN DISCURSO 21 DE MAYO

INFORME

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MARZO 2007

TEMARIO

I. INTRODUCCIÓN

1. PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD
 - a. PARTICIPACIÓN
 - b. ENFOQUE INTEGRAL
 - c. RECURSOS HÍDRICOS
2. UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA
 - a. EN LAS CIUDADES
 - b. EN LOS SECTORES RURALES
3. MAYOR INTEGRACIÓN TERRITORIAL

II. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

1. PLANIFICACIÓN
2. GESTIÓN
3. FISCALIZACIÓN

III. PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE EL AÑO 2006

1. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO
 - a. CONSERVACIÓN Y REPOSICIÓN INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
 - b. INFRAESTRUCTURA DE RIEGO
 - c. SEGURIDAD VIAL
 - d. TURISMO
 - e. MANEJO DE RECURSOS HÍDRICOS
2. MEJORAMIENTO CALIDAD DE VIDA EN ÁREAS URBANAS Y RURALES
 - a. AGUA POTABLE RURAL
 - b. CALETAS PESQUERAS
 - c. PATRIMONIO, URBANISMO Y EDIFICACIÓN PÚBLICA
 - d. BORDE COSTERO

- e. CONECTIVIDAD URBANA
- f. AGUAS LLUVIAS
- g. PROTECCIÓN ZONA DE RIESGO

3. INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

- a. CONECTIVIDAD LACUSTRE Y MARÍTIMA
- b. AERÓDROMOS
- c. CONECTIVIDAD VIAL
- d. PASOS FRONTERIZOS

4. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

- a. PLANIFICACIÓN E INNOVACIÓN
- b. GESTIÓN
- c. FISCALIZACIÓN

IV. PRINCIPALES PRIORIDADES MINISTERIALES PARA EL AÑO 2007

1. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO

- a. CONSERVACIÓN Y REPOSICIÓN DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- b. ACCESO A TERMINALES MULTIMODALES
- c. INFRAESTRUCTURA DE RIEGO
- d. SEGURIDAD VIAL
- e. TURISMO
- f. MANEJO DE RECURSOS HIDRICOS

2. MEJORAMIENTO CALIDAD DE VIDA EN AREAS URBANAS Y RURALES

- a. AGUA POTABLE RURAL
- b. CALETAS PESQUERAS
- c. PATRIMONIO, URBANISMO Y EDIFICACIÓN PÚBLICA
- d. BORDE COSTERO
- e. CONECTIVIDAD URBANA
- f. AGUAS LLUVIAS
- g. PROTECCIÓN ZONA DE RIESGO

3. INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

- a. RUTAS DE PENETRACIÓN
- b. CONECTIVIDAD LACUSTRE Y MARÍTIMA
- c. AERÓDROMOS
- d. CONECTIVIDAD VIAL
- e. PASOS FRONTERIZOS

4. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

- a. PLANIFICACIÓN E INNOVACIÓN
- b. GESTIÓN
- c. FISCALIZACIÓN

I. INTRODUCCIÓN

- ❖ Chile se encuentra a pasos de traspasar el umbral que habrá de llevar al país al pleno desarrollo. Tras sucesivos gobiernos de la Concertación y de la adopción de importantes reformas en los más diversos ámbitos, el país ha sabido avanzar como nunca antes en su historia. Gracias a la capacidad emprendedora, el talento y el esfuerzo de tantos compatriotas, el país ha podido enfrentar el desafío de la globalización e insertarse con éxito en los más exigentes mercados mundiales. Sin duda, ello se ha traducido en que cada vez más chilenos se beneficien de un mayor bienestar. En el caso de la infraestructura física, ello ha significado que en la última década se hayan invertido 11 billones de pesos, mejorando sustancialmente la calidad de vida de miles de chilenos. Este esfuerzo, durante el 2007, se ha visto reforzado con un significativo aumento del presupuesto ministerial, el cual asciende, en Ley de Presupuestos a 815 mil millones de pesos.
- ❖ Sin embargo, ello no es suficiente. Aún es mucho lo que queda por hacer para que todos los habitantes de esta tierra puedan gozar de una mejor calidad de vida, accediendo a mayores y mejores oportunidades de crecimiento. Aún son muchos los esfuerzos que tenemos que emprender para que podamos decir que, desde Arica a Punta Arenas, desde el altiplano al mar, pasando por los innumerables archipiélagos del sur y las vastedades de la Patagonia, que contamos con un territorio plenamente integrado. Aún es mucho lo que tenemos que realizar para que los sectores productivos que han sido el pilar del desarrollo alcanzado sigan compitiendo con éxito más allá de nuestras fronteras.
- ❖ Un aspecto central para cumplir estos propósitos será contar con una infraestructura adecuada a los requerimientos del siglo 21 y al cumplimiento de estos objetivos. Se trata de sentar las bases para contar con una infraestructura de nueva generación que sea un instrumento que le permita al país dar un salto hacia el desarrollo.

- ❖ Las obras de los anteriores gobiernos de la Concertación en infraestructura le han cambiado el rostro al país. Los esfuerzos emprendidos han permitido resolver el déficit crónico que Chile venía arrastrando, desde la década de los '80, en la materia, modernizando y mejorando sustantivamente la conectividad del territorio nacional. En esta tarea ha sido clave la cooperación alcanzada entre el sector público y privado.
- ❖ Pero hoy los desafíos son otros y la infraestructura debe estar al servicio de un país nuevo, que progresa, que da más oportunidades de empleo, en el que sus ciudadanos gozan de un mayor bienestar, que es capaz de generar más cercanía.
- ❖ Para ello no sólo basta seguir entregando mejores carreteras, aeropuertos, embalses, agua potable rural, caletas pesqueras, etc. El desarrollo alcanzado por el país requiere contar con infraestructura que cumpla con exigentes estándares de calidad y seguridad, que tome en plena consideración las variables del entorno, que esté a la altura de las expectativas de ciudadanos cada vez más exigentes y conscientes de sus derechos. En definitiva, de concebir a la infraestructura como una potente herramienta para mejorar la equidad en el país.
- ❖ Es por ello que el Ministerio de Obras Públicas ha orientado su actuar para constituirse en una herramienta vital que le permita al país contar con la infraestructura necesaria para que sus sectores productivos mejoren su competitividad; para que los ciudadanos, tanto de sectores urbanos y rurales, mejoren su calidad de vida; y para promover una mayor integración del territorio nacional.
- ❖ En tal sentido, como lineamiento central del actuar del Ministerio de Obras Públicas está el concebir desde una perspectiva integral el desarrollo territorial, de modo que la infraestructura permita liberar el máximo potencial de desarrollo que presentan los recursos presentes en el territorio nacional, respetando la sustentabilidad del mismo.
- ❖ Tales son los ejes y lineamientos estratégicos que han articulado y orientan la labor del Ministerio de Obras Públicas bajo el gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet.

1. PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD

- ❖ Aspiramos a que el país siga desarrollándose, para lo cual será necesario mejorar el crecimiento. Ello requiere de un gran esfuerzo por aumentar la competitividad de nuestros sectores productivos, generar nuevas oportunidades para aquellas actividades que presentan un gran potencial futuro y abordar de forma sistemática los requerimientos y necesidades de las regiones y de los clusters que le han cambiado la faz a muchas de ellas.
- ❖ Esta visión, que implica concebir y planificar la infraestructura junto a los sectores productivos del país, se constituye en un aporte necesario para lograr encaminarnos con paso firme al desarrollo. Con ese fin, los planes de inversión se adecuarán a las necesidades y requerimientos de los sectores más dinámicos y de mayor potencial, reconociendo la vocación específica de las regiones y de cada territorio del país, fortaleciendo el entendimiento y la colaboración de los distintos actores involucrados. En este sentido, es de especial importancia lograr que la infraestructura facilite la incorporación de nuevas actividades, ampliando las fuentes de bienestar de todos los chilenos.
- ❖ El MOP busca generar los espacios para potenciar aquellas actividades que se han constituido en pilares del desarrollo alcanzado por el país, como la minería, la pesca, la agricultura, la silvicultura y el turismo.
- ❖ Así, la infraestructura debe ser un motor y una herramienta eficaz para asegurar el cumplimiento de los desafíos estratégicos que enfrenta Chile.

a) Participación

- ❖ Para ello, el MOP ha impulsado a lo largo de 2006 un amplio proceso participativo en cada una de las regiones del país, en el cual el sector privado y el público han dialogado sobre la base de cómo orientar y planificar las inversiones en infraestructura, con el objeto de generar sinergias con las actividades productivas, respondiendo a sus necesidades y potencial de crecimiento. Se trata de un ejercicio de descentralización inédito, guiado por una mirada sistemática del territorio nacional y las regiones.

- ❖ Este proceso implica un cambio profundo y paradigmático en la forma en que se definen, priorizan, planifican y gestionan las inversiones y los proyectos de infraestructura. Así, los programas de infraestructura para la competitividad han incorporado la participación activa de los sectores productivos específicos de las regiones -fortaleciendo de ese modo la visión estratégica sobre los clusters clave-, al igual que de las autoridades regionales, locales y otros representantes de la ciudadanía. Todo ello bajo un horizonte de largo plazo.

- ❖ El cronograma de trabajo ha considerado:
 1. A partir de proyecciones existentes, entregarles a los sectores productivos de cada región la visión que se tiene sobre su desarrollo futuro, abriéndose luego un diálogo que ha recogido sus necesidades y expectativas en materia de infraestructura.

 2. Ello se ha plasmado en una propuesta inicial para cada región, en la que se han definido prioridades de inversión que permitirán mejorar la competitividad de estos sectores.

 3. Estas propuestas iniciales se han integrado en los Programas de Inversión por cada Macroregión del país, en los que se definieron los principales proyectos para el período 2007-2012. Estos incluyen las distintas fuentes de financiamiento, incluyendo aquellas que requieren de concesiones y mecanismos como el decreto 49 de SII, para el período 2007-2012.

4. Durante el 2008, el proceso culminará con la definición de un Programa Director de Inversión en Infraestructura para todo el país, el cual abarcará un horizonte de largo plazo, ya que implicará el esfuerzo de planificar hasta el 2020.

b) Enfoque integral

- ❖ Para abordar con los desafíos contemplados, los Programas de Infraestructura de la Competitividad se han basado en un enfoque integral sobre la infraestructura que necesita el país, sus habitantes y sus principales sectores productivos.
- ❖ Las inversiones y proyectos considerados implicarán mejorar la logística, con sus evidentes rebajas en gastos de producción de bienes y servicios; reducir la vulnerabilidad frente a eventos de la naturaleza, como es el caso de las defensas fluviales y otras de su tipo; o bien generar nuevas oportunidades de aprovechamiento de los recursos naturales del país, como es el caso de las obras en materia de riego.
- ❖ Sin embargo, existen otras variables que se han incorporado de manera relevante.
- ❖ En primer lugar, más que en una oferta particular de caminos, el enfoque adoptado se ha centrado en abordar integralmente el problema del transporte de bienes y servicios. Se ha privilegiado una visión multimodal, que incorpora simultáneamente los requerimientos en materia de vialidad, cabotaje, ferrocarriles y transporte aéreo.
- ❖ En segundo término, las inversiones contempladas han incorporado como variable relevante los impactos medioambientales que pueden provocar los proyectos considerados, lo cual ha implicado incorporar las medidas necesarias para reducir al máximo estas externalidades.
- ❖ De igual forma, este ministerio está plenamente consciente de que en muchas partes del territorio nacional el turismo se yergue como uno de los sectores con mayor potencial de crecimiento, abriendo nuevas oportunidades de empleo y desarrollo para los habitantes de las regiones. De este modo, las soluciones que se adopten en materia de conectividad pueden erigirse en un potente factor para fortalecer este gran activo para el desarrollo actual y futuro del país.

- ❖ En este sentido, este elemento se ha incorporado de manera activa, lo cual se ha traducido, por ejemplo, en la adecuada consideración de las variables escénicas en los proyectos considerados.

c) Recursos hídricos

- ❖ El agua tiene un papel clave en el desarrollo económico de Chile. Ello es evidente no sólo en sectores como el agrícola, sino que en otras actividades económicas que son clave, como es el caso de la industria minera o para el desarrollo del potencial turístico que están presentes en el norte de Chile, para los cuales el agua puede constituirse en un limitante. Ello es así porque conforme aumenta la población y las actividades productivas, el agua se convierte en un recurso cada vez más escaso
- ❖ El actuar del MOP no sólo ha estado orientado a asegurar el riego, permitiendo enfrentar los ciclos de sequía. También se ha centrado en impulsar proyectos que posibiliten ganar más terrenos cultivables, lo cual permitirá seguir recorriendo la senda de modernización del sector agrícola. Pero más importante ha sido el foco en desarrollar inversiones y maneras de gestionar el recurso hídrico que posibiliten solucionar los potenciales problemas de disponibilidad que enfrentan sectores como la minería y el turismo.
- ❖ Así, el objetivo ha sido avanzar en una gestión integrada de los recursos hídricos, desde una perspectiva del desarrollo sustentable que respete los factores cíclicos y reconozca la competencia entre usos alternativos a nivel de cuencas hidrográficas.
- ❖ La fisonomía del país está determinada en gran medida por las numerosas cuencas hidrográficas presentes en el territorio. Ellas son un componente fundamental del potencial de crecimiento de las regiones. No sólo representan muchas veces microclimas y ecosistemas únicos, también guardan y ofrecen una variedad de recurso para el desarrollo y crecimiento de las regiones y sus habitantes.

- ❖ De ellas vive la agricultura, de ellas dependen la realización de una serie de actividades ligadas a la minería, también existen en ellas un gran potencial energético, posibilitan la creación de espacios de esparcimiento y turismo, el desarrollo de proyectos inmobiliarios, ofrecen oportunidades de trabajo, por mencionar sólo algunos usos actuales y potenciales.
- ❖ Sin embargo, las cuencas hidrográficas y sus recursos son componentes frágiles del territorio, para cuyo uso, en una perspectiva de desarrollo sustentable, requiere de políticas para recuperarlas cuando sea necesario, y de enfoques integrales para su manejo.
- ❖ Un adecuado manejo de los recursos hídricos requiere además mejorar la regulación que los afecta, tanto desde su oferta como de su uso. La responsabilidad en este campo está relacionada con la conducción y disposición de aguas lluvia, así como la regulación y conducción del agua desde sus cauces naturales, con fines de aprovechamiento para el riego o como fuente de energía o de consumo doméstico. En cuanto a su uso, éste debe regularse para evitar su deterioro y permitir un aprovechamiento sustentable; en este marco cobra importancia la asignación de derechos de aprovechamiento, fiscalización de las normas de vertido y la información de las condiciones y disponibilidad de agua.

2. UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA

- ❖ El segundo lineamiento estratégico que ha orientado el actuar del MOP es desarrollar obras que les permitan a los ciudadanos del país gozar de una mejor calidad de vida, ya sea en los centros urbanos como en los sectores rurales.
- ❖ Concebir a la infraestructura como un motor para que los chilenos alcancen un mayor bienestar y mejoren condiciones de vida significa, entre otros, realizar inversiones que sean amigables con el medio ambiente; que les permitan a los ciudadano disponer oportunamente de servicios básicos y sociales; que faciliten el acceso al esparcimiento y a la cultura; que respondan a un esquema de participación ciudadana; y que estén basadas en una mirada integral y en una adecuada planificación del territorio.

- ❖ Brindar mayor conectividad a las personas es un factor clave para que éstas puedan acceder a mejores oportunidades de empleo, satisfacer sus necesidades de salud y educación, gozar de mayor tiempo libre al disminuir los tiempos de desplazamiento, tener mejores alternativas de esparcimiento, culturales y deportivas. A medida que el país ha ido creciendo, la infraestructura es uno de los vehículos para que ese mayor desarrollo se traduzca mayor bienestar para cada vez más chilenos.
- ❖ Este imperativo responde también a que hoy los ciudadanos son cada vez más conscientes de sus derechos y deberes. Ellos esperan en todo orden de cosas acceder a estándares de servicio cada vez más altos y la infraestructura no es la excepción. Cumplir con esta exigencia se contribuye a hacer realidad el compromiso del gobierno por mejorar progresivamente las condiciones de equidad e igualdad de oportunidades de los ciudadanos.

a) En las ciudades

- ❖ En Chile, la mayor parte de la población vive en centros urbanos, que muchas veces han crecido de manera inorgánica y explosiva. Es por ello que cobran cada vez más importancia las acciones orientadas a contar con una planificación urbana cuidadosa, que considere la participación de los ciudadanos y sus representantes, así como una adecuada coordinación interinstitucional, que sin limitar el legítimo interés privado, prevea y minimice las externalidades negativas, que en definitiva son las que generan un alto impacto en el deterioro de la calidad de vida de las ciudades.
- ❖ En este sentido, uno de los instrumentos de trabajo que se han privilegiado ha sido la suscripción de Convenios de Programación, los cuales tienen por objeto concebir de una forma más armónica y planificada el crecimiento y desarrollo de las ciudades. Esto ha implicado que los planes de inversión del Ministerio de Obras Públicas cuenten con una mirada integral de las regiones y sus centros urbanos. De este modo, es posible aprovechar al máximo las sinergias que generan otras inversiones sectoriales, públicas o privadas.

- ❖ Para ello se está trabajando en conjunto con ministerios como el de Transportes, Vivienda y Urbanismo, y Bienes Nacionales, así como con otros servicios públicos, las intendencias, municipios y actores del sector privado. Sin duda, esto permitirá avanzar en la consolidación de ciudades que brinden mejores niveles de habitabilidad y, en el caso de los grandes centros urbanos, que logren ventajas comparativas dentro del continente.
- ❖ Los Convenios de Programación son el instrumento privilegiado que permite obtener una adecuada coordinación interinstitucional y lograr el máximo de sinergias de las labores realizadas por los entes mencionados, lo cual redundará en evidentes beneficios para las personas.
- ❖ Los proyectos e inversiones contemplados han considerado aspectos como el fortalecimiento de la infraestructura necesaria para contar con un mejor transporte de personas y de carga, para tal efecto se han contemplado intervenciones destinadas a dar continuidad a las redes viales estructurantes.
- ❖ La orientación ha sido privilegiar el transporte público, a modo de resolver las externalidades negativas para la calidad de vida de las personas que implica el uso masivo e indiscriminado del automóvil en los centros urbanos, como la congestión vehicular y la contaminación. Asimismo, en el caso de las externalidades negativas que muchas veces provoca el transporte de carga en determinados centros urbanos, el MOP ha trabajado en soluciones como la construcción de by pass, obras que se han realizado en ciudades como Copiapó, Freirina y el acceso sur a Valparaíso, entre otras.
- ❖ Otro aspecto relevante es el mejoramiento del borde mar y borde río. Ello tanto en lo que se refiere a brindar una mayor seguridad frente a los riesgos de la naturaleza, así como desde el potenciamiento del desarrollo turístico y del esparcimiento que presentan estos sectores. Adicionalmente, se ha trabajado para mejorar la capacidad de los centros urbanos de absorber las aguas lluvias.

- ❖ El MOP también ha reforzado el rol funcional y cívico de los centros urbanos, de su edificación pública, y ha trabajado para resguardar el patrimonio arquitectónico de los mismos.

b) En los sectores rurales

- ❖ Los habitantes de los sectores rurales del país todavía requieren encontrar soluciones para algunos déficit en infraestructura que les dificultan gozar de una mejor calidad de vida. Uno de los más importantes tiene que ver con la provisión de agua potable. Este ámbito es uno de los ejes prioritarios del accionar del MOP en los sectores rurales.
- ❖ En el país, son poco más de 2 millones los chilenos que viven en áreas rurales, caracterizadas por localidades de baja concentración poblacional. A estos compatriotas han estado dirigidos los Servicios de Agua Potable Rural, los cuales han permitido que cada vez más chilenos accedan a este vital recurso.
- ❖ Por otra parte, al mejorar la conectividad vial para los miles de chilenos que viven en estos sectores, también estamos permitiendo que puedan acceder oportunamente a mejores servicios sociales, como salud y educación, y de otro tipo, así como a nuevas oportunidades de desarrollo y crecimiento. Se trata de una dimensión nueva que está reorientando las inversiones que se desarrollan en este ámbito, buscando las sinergias entre la conectividad vial y la prestación de servicios sociales.
- ❖ En este ítem, uno de los focos del actuar del Ministerio de Obras Públicas ha sido el Programa de Caminos Básicos. Al respecto, durante 2006, se completaron 1.500 kilómetros de este tipo de caminos a lo largo del país. Con ello, en los últimos tres años, se han podido completar más de 7.500 kilómetros.
- ❖ Hay que destacar que la mejora de los estándares de los caminos rurales también es crucial porque muchas veces su mal estado puede implicar daños a ciertos productos agrícolas una vez que son transportados, con los consiguientes mayores costos para los productores.

3. MAYOR INTEGRACIÓN TERRITORIAL

- ❖ Chile aún tiene que mucho que hacer en materia de integrar de forma plena, eficiente y moderna a aquellas partes del territorio nacional que presentan difíciles condiciones para conectarse al resto del país y al mundo.
- ❖ Se trata no sólo de mejorar las condiciones de aislamiento de los compatriotas que viven y desarrollan sus actividades en esos lugares, sino que también aparece como un imperativo desde el punto de vista de la soberanía nacional. Desde una óptica de más largo plazo, mejorar estas condiciones de relativo aislamiento le permitirá a estas zonas liberar oportunidades de desarrollo económico que hoy se encuentran desaprovechadas. Esto se expresa en iniciativas de infraestructura de conexión, que promueven la eficiencia e integración entre distintos modos de transporte, terrestres, aéreos, lacustres y marítimos.
- ❖ El MOP ha puesto un especial énfasis en este esfuerzo por integrar plenamente el territorio nacional, mediante iniciativas que combinan la conectividad terrestre con la conectividad marítima, como ocurre con los programas que se han desarrollado en las regiones australes. Para tales efectos, se avanzará en rutas de penetración, mejoramiento de la red de pequeños aeródromos y en el mejoramiento de vías comunales y locales.
- ❖ El Ministerio de Obras Públicas ha adoptado una nueva visión que permitirá enfrentar con éxito los desafíos de infraestructura que tiene el país de cara al siglo 21. Se trata de construir una infraestructura de nueva generación, adaptada a las nuevas realidades y a los estándares de servicio y de calidad que requieren los usuarios.
- ❖ Los tres lineamientos estratégicos en que se funda este nuevo enfoque del Ministerio implican un cambio de mirada que, desde el territorio, pone énfasis en la infraestructura como un patrimonio al servicio de los sectores productivos y de las personas.

- ❖ Este esfuerzo requiere ser capaces de mantener este valor patrimonial y, de forma especial, garantizar el nivel de servicio con el que fueron diseñadas las obras. Para ello será necesario invertir más recursos en la conservación de la infraestructura construida, focalizando en forma más adecuada esta inversión, de forma tal de evitar la pérdida de los estándares de servicio alcanzados por el país. Por lo tanto, se buscará mantener controlado el nivel de riesgo de la infraestructura pública y el nivel de servicio que ella presta, lo cual permitirá satisfacer adecuadamente los requerimientos para fortalecer la competitividad del país y la calidad de vida de todos los chilenos.

II. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

- ❖ Para abordar los lineamientos indicados y el objetivo superior de modernizar y fortalecer institucionalmente al Ministerio de Obras Públicas, de modo que su actuar responda a las necesidades y expectativas de los ciudadanos, para que sea un ente cercano a las personas, para que sus labores sean más eficaces, eficientes y transparentes, se han establecido líneas de trabajo específicas en los ámbitos de:

1. PLANIFICACIÓN

- ❖ Se requiere llevar a cabo una nueva forma de realizar la planificación, basada en territorios que tienen vocaciones productivas, así como identidades y necesidades comunes. Ello implica abrir espacios para generar visiones compartidas entre los diversos sectores, plasmados en planes plurianuales de proyectos. Se trata de un importante esfuerzo de coordinación interinstitucional que permite lograr sinergias entre carteras de proyectos resultantes, complementariedad y permitir el cofinanciamiento de las obras con otras entidades del sector público o el sector privado.
- ❖ Para establecer un proceso formal de planificación, se requiere desarrollar metodologías de análisis, proyección y evaluación, implementar tecnologías de apoyo, aumentar recursos y capacidades técnicas, que estén a la altura de los desafíos. Parte importante de esta labor considera definir estándares de servicio, que permitan detectar y resolver inequidades en el acceso a la infraestructura, y que faciliten la fiscalización de su cumplimiento.

2. GESTIÓN

- ❖ El desarrollo de la infraestructura de los últimos años, donde el Ministerio ha invertido cuantiosos recursos públicos y ha abierto un espacio para la inversión privada en infraestructura pública, así como los nuevos desafíos que se vislumbran para los próximos años han ido demostrando la necesidad de modificar la manera como desde el sector público, debemos abordar tareas como mejorar la competitividad de nuestros productos, garantizar mejores grados de accesibilidad que den cuenta de la creciente demanda de los ciudadanos por acceder a mejores niveles de vida, y de cómo hacer compatible lo anterior con un desarrollo territorial amigable con el medio ambiente.
- ❖ Desde esta perspectiva también se hace necesario relevar las funciones de planificación, de gestión de contratos y de fiscalización, de tal manera que la inversión responda a estándares específicos, previamente establecidos, y a promesas de inversión verificables por los ciudadanos, en su oportunidad y calidad.
- ❖ Es por esto que durante el 2007 se trabajará en la Reforma Integral del MOP con la confección de un proyecto de ley que permita readecuar la estructura organizacional del Ministerio, separando las funciones normativas, de definición de políticas y de planificación de las funciones de ejecución de obras y de las de fiscalización y control.
- ❖ Esta iniciativa debe fundarse desde la experiencia acumulada en años por miles de funcionarios públicos, profesionales, técnicos, administrativos y obreros, quienes han entregado un aporte importante al desarrollo del país. Asimismo se debe buscar los caminos necesarios para que la función del MOP cada día responda a las demandas de nuestra economía y a las aspiraciones de las personas.

- ❖ En el ámbito de la colaboración público-privada para la conservación de infraestructura, se propone establecer concesiones de Redes de Conservación Vial, que permitirán el mantenimiento adecuado de las principales vías, reduciendo así los costos de transporte de bienes y personas. Esta modalidad de operación debería resultar en mejoras de eficiencia en el uso de recursos para la conservación vial y una definición clara de niveles eficientes de gasto con estándares definidos. Ello permitirá evitar la reposición adelantada del patrimonio vial, que representa el 78% del valor actual de la infraestructura de Chile a cargo del MOP.

3. FISCALIZACIÓN

- ❖ Se postula realizar un gran esfuerzo en el ámbito de la fiscalización de la inversión y operación de la infraestructura pública, destinado a mantener las condiciones de estándares y servicio con los cuales la infraestructura fue diseñada. En este aspecto, contamos con una **propuesta de ley** que crea la Superintendencia de Obras Públicas, institución destinada a cumplir este rol fundamental y mantener así el patrimonio nacional que representa la infraestructura pública a cargo del MOP, cuyo valor se estima en unos 17.000 millones de dólares.

III. PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE EL AÑO 2006

- ❖ A continuación se presenta el detalle de los logros del período. Estos se han ordenado según los lineamientos de inversión del Ministerio de Obras Públicas mencionados anteriormente. Luego se detallan los avances en las líneas específicas de trabajo en los ámbitos de Planificación, Gestión y Fiscalización.

1. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE SERVICIO

- ❖ La labor del sector público se orientó a favorecer aquellas iniciativas de inversión que permitan disminuir los costos de las actividades productivas, disminuyendo las distancias económicas de las mismas. Se busca generar un soporte de apoyo al desarrollo de dichas actividades, como la minería, la pesca, la agricultura, la silvicultura y el turismo, reconociendo la vocación específica de cada territorio como sustento económico para sus habitantes, favoreciendo los procesos sinérgicos entre las distintas actividades y actores territoriales.

a) Conservación y Reposición Infraestructura Existente

- ❖ El país tiene una infraestructura física que vale más de 17 mil millones de dólares, por lo que es fundamental para el desarrollo futuro cuidar esta inversión. Cuando los caminos no tienen una adecuada conservación se generan problemas en la producción debido al deterioro de los productos que transitan por ellos; es por esto que la calidad de la vialidad es clave para la productividad y la competitividad de los sectores económicos.
- ❖ Por este motivo, se ha resuelto abordar el Mantenimiento de Redes Viales Regionales mediante una modalidad contractual llamada Concesión para la Conservación por Estándares o Niveles de Servicio, que considera plazos entre 10 y 15 años de operación. Las principales ventajas que presenta esta modalidad contractual provienen de la transferencia de los riesgos asociados a la conservación de los activos viales a las empresas concesionarias. Estas deben evaluar el comportamiento de los mismos durante el período del contrato para determinar las acciones de mantenimiento y los procedimientos más convenientes. La administración, por su parte, controla el cumplimiento de los estándares establecidos.

- ❖ Para los usuarios de las redes, el principal beneficio de este tipo de contrato deriva en un aumento de la seguridad y el confort en las rutas concesionadas, así como una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de operación.
- ❖ Para realizar esta labor, la Dirección de Vialidad creó la División de Proyectos de Redes durante el segundo semestre del 2006, cuya misión es llevar a cabo el programa de concesión de conservación de redes viales.
- ❖ Durante el periodo, se asignaron Jefes de Proyectos para cada red en estudio y se licitaron tres estudios que servirán de apoyo en la generación de las Bases de Licitación de la Conservación de Redes Viales por Niveles de Servicio. Los Estudios corresponden a: Asesoría para la Implementación del Programa de Concesión de Conservación de Redes Viales para las regiones IV y VI , Estudio de Ingeniería de la Red Vial de la IV Región, Estudio de Ingeniería de la Red Vial VI Región en una primera etapa. El monto de estos estudios asciende a 2.062. millones de pesos.

b) Infraestructura de Riego

- ❖ Durante el 2006 en la II Región, se terminó el segundo sector del Mejoramiento de los Sistemas de Regadío de los ríos San Pedro y Vilama, ubicados en la comuna de San Pedro de Atacama, que contempló la ejecución de obras en estanques de regulación nocturna y ocho kilómetros de canales. En la III Región, se terminó el penúltimo tramo de la II etapa, del Mejoramiento de los Sistemas de regadío de la Tercera Sección del valle del río Huasco, quedando pendiente sólo el tramo final. En la IV Región, se dio término a las obras finales del Embalse Corrales, que incluyen el canal alimentador y la descarga del canal Panguessillo. Se suscribió el 73 por ciento de las escrituras de reembolso del costo de las obras del Embalse El Bato, lo cual permitió, que en el mes de noviembre, se diera inicio al proceso de licitación para su construcción. Se iniciaron las obras de reparación del Embalse Culimo en la comuna de Los Vilos. En la VII Región se obtuvo la resolución de calificación ambiental del Embalse Ancoa, que permitirá iniciar el proceso de licitación para su construcción. En la VIII Región se terminó la construcción del tramo del canal matriz Diguillín - Larqui, desde el kilómetro 7,22 al 12,4, del Sistema de Regadío Laja Diguillín. En la IX Región se terminaron las obras del último tramo del Canal Derivado Mahuidanche, del Sistema de Regadío Faja Maisan.

- ❖ Por otro lado, en Octubre 2006 se iniciaron los trabajos de la Presa Principal del Embalse Convento Viejo, los que se encontraban paralizados desde noviembre 2005. Este proyecto que se realiza vía concesión de obra pública, consiste en la construcción, mantención y explotación de las obras de ampliación del Embalse Convento Viejo. Adicionalmente, el proyecto incluye la construcción, mantención y explotación de una red de canales que permitirá conducir y distribuir el agua de riego hacia la zona de influencia del proyecto. La obra beneficiará directamente a más de 5 mil agricultores. Mejorará la seguridad de riego de 19 mil hectáreas del Valle de Chimbarongo e incorporará 19 mil hectáreas de secano, localizadas en el Valle de Nilahue.

c) Seguridad Vial

- ❖ Se terminó la ejecución del proyecto de conservación y reposición de señales y elementos de seguridad vial para la ruta interlagos en la IX Región, consistente en la instalación de señales y barreras de contención con características especiales de belleza escénica, esto es, confeccionadas en madera. Además, se construyeron miradores en puntos estratégicos de interés fotográfico. También durante el 2006 se comenzó a preparar un Plan de Inversiones en obras de seguridad vial para mejorar los estándares en las principales rutas concesionadas del país.

d) Turismo

- ❖ En la Ruta Altiplánica se presenta un avance en un 75 por ciento de las obras de mejoramiento a nivel de carpeta de rodado granular con todas las obras de arte incluidas desde el kilómetro 90,3 en Visviri hasta el kilómetro 61 en el sector Guacoyo en la I Región. También como se terminó el proyecto de conservación y reposición de señales y elementos de seguridad vial para la Ruta Interlagos, red primordialmente turística de la IX Región.

e) Manejo de Recursos Hídricos

- ❖ La resolución de expedientes de Solicitudes de Derechos de Aguas es de especial importancia porque este trámite da origen a la posibilidad cierta de que los derechos inscritos sean un activo utilizable en solicitudes de créditos agrícolas y otros, que puede mejorar la calidad de vida de las personas. Durante el año 2006, se resolvieron 5.244 expedientes.
- ❖ El ingreso de solicitudes generadas por la aplicación de los artículos 4° y 6° transitorio de la ley 20.017 superó los 52.000 expedientes. Estos artículos permiten a través de un procedimiento abreviado la regularización de los títulos de agua para pequeños caudales de agua subterránea a largo de todo Chile.
- ❖ Con recursos adicionales se resolvieron durante el año 2006, 5.071 expedientes generados por la aplicación de estas normas, cumpliendo así la meta gubernamental de tramitar 3.000 solicitudes de regularización.
- ❖ Se concluyó la confección del Listado de derechos de aprovechamiento de agua superficial y subterránea afectos a pago de patente por no uso. Este listado será perfeccionado todos los años, incorporando nuevos derechos y eliminando a los titulares que renuncien a sus derechos o comiencen a utilizarlos.
- ❖ Durante el año 2006 se fiscalizaron cauces naturales actuando ante numerosas denuncias sobre modificaciones realizadas sin autorización. Se realizaron controles de extracciones no autorizadas de agua subterránea y superficial, incorporando nuevas atribuciones como por ejemplo, ordenar el cese de extracciones en cauces naturales a quienes no posean derechos de aprovechamiento o extraigan en una proporción mayor, según el artículo 299 letra d) del Código de Aguas. Se ordenó la paralización de obras o labores en cauces naturales sin autorización de la autoridad competente según lo señala el artículo 129 bis 2 del Código de Aguas.

- ❖ Entre los años 2002 al 2006 se confeccionaron los inventarios públicos de los titulares de derechos de aprovechamiento de aguas subterráneas de las regiones I, II, III y IV. En las mismas regiones se implementó un programa de control efectivo del recurso, en el cual los titulares de derechos de aprovechamiento deben instalar un sistema de medición e implementar un sistema de monitoreo en sus captaciones.
- ❖ En atención a la urgencia país por aumentar la disponibilidad de energía eléctrica, el ministerio dispuso la creación de un procedimiento interno ajustado a la urgencia de esta necesidad. Por ello se generó un instructivo que otorga prioridad fast track a las solicitudes de derechos de aguas que estén relacionadas con proyectos destinados a la generación de energía eléctrica en base al uso de recursos hídricos. Durante el año 2006 se constituyeron derechos de aprovechamiento no consuntivos para la generación hidroeléctrica con un potencial aproximado del orden de 400 MW entre las regiones VII y XI.
- ❖ Durante el año 2006 se realizaron 12 llamados a remates de derechos de aguas entre las regiones VII y X. En ocho de ellos no hubo oferente y en cuatro de ellos se remataron, generándose ingresos para el fisco en el orden de 483 millones de pesos.

2. MEJORAMIENTO CALIDAD DE VIDA EN ÁREAS URBANAS Y RURALES

- ❖ La mirada de la infraestructura como un motor que se pone al servicio del bienestar y de mejorar la calidad de vida de todos los chilenos, implica realizar inversiones que son necesarias para los habitantes del territorio nacional; que sean amigables con el medio ambiente; que respondan a un esquema de participación ciudadana; y que estén basadas en un enfoque integral de la infraestructura y una adecuada planificación territorial.

a) Agua Potable Rural

- ❖ Durante el año 2006 este programa invirtió 14.000 millones de pesos en proyectos a lo largo del país, con los que se contribuyó a mejorar la calidad de vida de 30.000 habitantes, esto corresponde aproximadamente a seis mil familias del sector rural del país. En la I Región, se dio término a las obras de reconstrucción de 7 servicios de Agua Potable Rural pertenecientes 11 localidades de esta región, que fueron dañados por el terremoto del año 2005. Por otro lado, se dio inicio a los trabajos destinados a la elaboración de un anteproyecto de ley que abordará la institucionalidad del sector Agua Potable Rural.

b) Caletas Pesqueras

- ❖ El año 2006 se invirtió en 26 caletas de pescadores artesanales, 5.015 millones de pesos, con el objetivo de mejorar las condiciones de operación, seguridad e higiene en que se desarrolla esta actividad productiva. Con estas obras se benefició directamente a 9.481 hombres y 575 mujeres, pescadores artesanales, e indirectamente a más de 50.000 personas. Estas inversiones además de potenciar esta área productiva, favorecen la actividad turística en las localidades en que se emplazan.
- ❖ Entre las obras realizadas se destacan el inicio del Mejoramiento del Puerto Pesquero de Caldera, en la III Región; la Construcción del Puerto Pesquero Artesanal de Coquimbo en la IV Región; el Mejoramiento de la Caleta Pesquera Artesanal de Lebu en la VIII Región; la Construcción de Infraestructura Portuaria en Puerto Saavedra, en la IX Región; el Mejoramiento de las caletas de pescadores de Dalcahue, Bahía Mansa y Niebla en la X Región; y la construcción de obras de apoyo en Caleta Puerto Natales y la ampliación del muelle artesanal en Bahía Chilota de Porvenir, en la XII Región.

c) Patrimonio, Urbanismo y Edificación Pública

- ❖ Con recursos del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, se desarrollaron entre otros, los siguientes proyectos: inicio de la tercera etapa de la habilitación del Teatro Matucana 100, y en lo referente a edificación patrimonial se terminó la restauración del Museo de Arte Contemporáneo y se terminaron los diseños para la restauración de Iglesias de valor patrimonial de la región de Tarapacá dañadas por terremoto del año 2005. El total invertido durante el 2006, en los temas anteriores fue de aproximadamente 1.784 millones de pesos.
- ❖ Con recursos provenientes de otros Servicios, y con una inversión total de 67.400 millones de pesos, se desarrollaron entre otros, la continuación de la construcción del Hospital Militar de La Reina; el programa de construcción de Fiscalías del Ministerio Público con once proyectos en ejecución; el desarrollo de diseños de Complejos Fronterizos Chungara, Jama, Pichachén, Chile Chico. Además se terminó el diseño y se iniciaron las obras del Complejo Fronterizo de Colchane.
- ❖ En la misma línea, se realizaron los diseños y la ejecución de obras nuevas, reposiciones, y ampliaciones que involucran a 137 establecimientos educacionales. Se remodeló la antigua estación de Ferrocarriles de Concepción para la nueva sede del Gobierno Regional que forma parte del Plan de recuperación de la Ribera Norte del río BÍO BÍO. Además se incorporaron Obras de Arte en infraestructura Pública.
- ❖ Además se declaró de Interés Público la Iniciativa Privada de la Recuperación Desembocadura Estero Reñaca, en la V Región, proyecto que pudiera ser desarrollado por medio del sistema de concesión de obra pública También se aprobó las proposición para llamar a licitación de la concesión en el plazo de un año del proyecto de Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación.
- ❖ Por otra parte, entraron en servicio definitivo las obras concesionadas del Estadio Techado Parque O' Higgins y la Plaza de la Ciudadanía y se realizó la puesta en servicio provisoria del Complejo Penitenciario Santiago I.

d) Borde Costero

- ❖ Los proyectos desarrollados buscan recuperar playas y bordes costeros para fines turísticos y para dotar a la ciudadanía de una mayor disponibilidad y calidad de espacios destinados a la recreación. En el año 2006 se invirtieron 1.226 millones de pesos en la construcción y desarrollo de ocho iniciativas de inversión de las regiones II, IV, V, VII y VIII, beneficiando a una población estimada de 2 millones y 800 mil personas.
- ❖ Entre las obras realizadas se destacan la construcción de las Playas Artificiales El Carboncillo y el Balneario Trocadero, en Antofagasta, a través de las cuales se generaron 360 metros lineales de playa en la ciudad. Por otra parte, en la V Región se terminó la construcción del Paseo Wheelwright, entre Caleta Portales y el Muelle Barón, que abarca cerca de dos mil metros de paseo costero peatonal.

e) Conectividad Urbana

- ❖ Se declararon de Interés Público las Iniciativas Privadas de Autopista Oriente — Poniente para Talca en la VII Región, la Canalización Tramo Final Río Bío Bío, Provincia de Concepción en la VIII Región, el By Pass Sur a Santiago en la RM, y las Alternativas de Acceso a Iquique en la I Región. Esto significa que estas iniciativas pudieran ser desarrolladas por medio del sistema de concesión de obra pública. Además se aprobaron las proposiciones para llamar a licitación de la concesión en el plazo de un año los proyectos del Puente sobre el Río Maipo — Santa Rita de Pirque y de la Conexión Vial entre Melipilla y el Camino de la Fruta. También durante el año se pusieron en servicio definitivo las obras de la concesión de la Autopista Central.

- ❖ Por otro lado durante el año 2006 se dio inicio a las obras de las concesiones del proyecto Variante Vespucio El Salto-Kennedy, cuyo objetivo principal es conectar la Av. Américo Vespucio en el Sector El Salto, comuna de Huechuraba, con la Av. El Cerro y la Avenida Kennedy, Comuna de Providencia y Las Condes. Se espera que estas obras concluyan durante el año 2008. También se iniciaron las obras de la concesión del Acceso Nor - Oriente a Santiago, la que tiene una longitud aproximada de 21,5 km., se inicia en el Enlace Centenario (sector Puente Centenario) en el límite de las Comunas de Vitacura y Huechuraba, conectando con las vías Costanera Norte y Av. Américo Vespucio que confluyen en el sector. Éste continúa hacia el Norte a través de un sistema de viaductos y túneles para cruzar la cadena montañosa de los cerros La Pirámide, Manquehue y Montegordo hasta llegar a la zona del valle de la comuna de Colina, donde el trazado toma dirección en sentido poniente cruzando la Ruta 57 Ch hasta conectarse con la Ruta 5 Norte, aproximadamente en el kilómetro 18,3 de esta vía. Se espera la finalización de las obras de este proyecto durante el año 2009.

f) Aguas Lluvias

- ❖ Durante el año 2006 se invirtió en proyectos relacionados con soluciones al encauzamiento y transporte de las aguas lluvias, destacando, en la VI Región se terminó el diseño de ingeniería y licitación del colector de aguas lluvias Alameda de Rancagua. En la X Región se terminó la construcción del Sistema de Evacuación de Aguas Lluvias del Estero Lobos Oriente, de la ciudad de Puerto Montt y se finalizó la construcción del Colector Clemente Escobar, en la ciudad de Valdivia. En la Región Metropolitana se terminó la construcción de la segunda etapa del Colector Tres Poniente, en la comuna de Maipú.

g) Protección zona de Riesgo

- ❖ En la XI Región se terminaron las obras de control aluvional del Cerro Divisadero, ubicadas en el sector Quebrada Las Lengas, en la ciudad de Coyhaique. En la XII Región se ejecutaron obras de emergencia para el control de riesgo aluvional en el río Las Minas, en la ciudad de Punta Arenas, las que serán terminadas el año 2007. En la VII Región se destinaron importantes recursos financieros para ejecutar trabajos de emergencia de defensas fluviales en diferentes ríos de la región mientras que la VIII Región debió reorientar sus esfuerzos para superar las emergencias ocasionadas por desbordes de ríos en numerosos sectores densamente poblados.

3. INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

- ❖ Este eje del accionar ministerial se ha expresado en iniciativas que están encaminadas a conseguir la plena integración del territorio nacional. Ello beneficiará particularmente a los habitantes de zonas relativamente aisladas, mediante inversiones de infraestructura de conexión, que promueven la eficiencia e integración entre los distintos modos de transporte.

a) Conectividad Lacustre y Marítima

- ❖ El año 2006 se invirtió, en 32 localidades, 3.536 millones de pesos, beneficiando a 201.815 mujeres y 211.425 hombres, todos habitantes de zonas aisladas, principalmente ubicadas en las regiones X, XI y XII. Esta inversión se focalizó en el diseño y construcción de atracaderos y rampas para barcazas, las que servirán para mejorar la conectividad de habitantes de zonas en las cuales la navegación representa el principal medio de transporte, ya sea en rutas marítimas, fluviales o lacustres.
- ❖ Dentro de estas inversiones se destacan el mejoramiento de la infraestructura portuaria de Bahía El Padre y Bahía Cumberland en el archipiélago de Juan Fernández; el mejoramiento de las rampas del Canal de Chacao, las que permiten el acceso a la isla de Chiloé; el mejoramiento de la infraestructura portuaria de Puerto Edén, en la Región de Magallanes, considerada una de las localidades más aisladas del país; y la construcción de una rampa para barcazas en Yendegaia, en la isla Tierra del Fuego.

b) Aeródromos

- ❖ Los principales logros alcanzados durante el 2006 son la ampliación y remodelación del Área Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, por un monto de 3,3 millones de dólares y el inicio Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica, con un monto de 13 millones de dólares.

- ❖ También hay que destacar las obras de mantenimiento de estándar en la red aeroportuaria principal del país, en lo que se refiere al área de movimiento (pista, calles de rodaje, plataforma estacionamiento de aeronaves, entre otros) con un monto invertido de 4.500 millones de pesos. Esta incluye los aeropuertos de Chacalluta de Arica, Diego Aracena de Iquique, Cerro Moreno de Antofagasta, Presidente Carlos Ibañez del Campo de Punta Arenas y Mataveri de Isla de Pascua.

- ❖ Además se realizaron obras de conservación en Pequeños Aeródromos de las regiones VIII a XII, con una inversión de 1.000 millones de pesos. Los aeródromos conservados son los de: Isla Mocha e Isla Santa María, Quellón, Balmaceda, Coyhaique, Melimoyu y Puerto Aysén, Pampa Huanaco, Puerto Williams y Juan Fernández.

c) Conectividad Vial

- ❖ En la Ruta Austral de la X Región se terminó la pavimentación de 12 kilómetros de la ruta que conecta Quillaipe con Lenca, más el reemplazo de los Puentes Metri y Chaula. Por otra parte se realizó la reposición de la Cuesta El Manzano - Cochrane, sector Pampa González-Cuesta El Manzano en 23 kilómetros. Otros proyectos realizados fueron la reposición de los puentes en el sector de Cochrane-Puerto Yungay, del sector Vagabundo-Puerto Yungay, así como el mejoramiento Sector la Zaranda - Bif. Acceso Puerto Cisnes, tramo Mina Toqui - La Zaranda (correspondiente a 66 kilómetros), en el Puente El Lobo Bif. Acceso Puerto Cisnes en 10 kilómetros y en la Construcción del tramo Tortel - Rincón Bajo.

- ❖ Por otro lado se continuó durante el 2006 con las obras de la concesión de la Ruta 60 Ch, que en su extensión cruza la V Región en sentido oriente - poniente. Este proyecto tiene una longitud efectiva de 90,4 Kilómetros y considera una velocidad de diseño de 100 kilómetros por hora, prácticamente en toda su extensión, exceptuando algunos tramos singulares que cuentan con una velocidad de diseño de 80 kilómetros por hora.

d) Pasos Fronterizos

- ❖ En el Corredor Arica Tambo Quemado se finalizaron las obras de conservación entre los kilómetros 76 al 82 de esta ruta por un monto aproximado de 850 millones de pesos.
- ❖ En el Paso Pehuenche, en tanto, se inició el proceso de adjudicación de la obra Mejoramiento y Construcción Ruta 115-CH, Puente Armerillo-Paso Pehuenche, Sector Acceso Oriente Central Cipreses-Quebrada Los Toros, en el tramo del kilómetro 98,7 al kilómetro 109,5, que considerando asesoría y expropiaciones, involucra inversiones por un monto del orden de los 7.000 millones de pesos.
- ❖ Además se adjudicó el Estudio de Ingeniería Mejoramiento Ruta 115 CH, Sector Quebrada Los Toros-Límite, por un monto de 338 millones de pesos. La obra tiene como objetivo principal dar conectividad a todo tipo de vehículo que transite por el camino Internacional, que une las localidades de Talca en Chile con Malargue de Mendoza Argentina, a través del actual paso fronterizo Pehuenche.
- ❖ También durante el año se llamó a licitación por concesión el proyecto de Ferrocarril Trasandino Central y se puso en servicio provisorio el Puerto Terrestre de Los Andes, obra desarrollada por medio del sistema de concesión de obra pública.

4. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

a) Planificación e Innovación

- ❖ Uno de los logros alcanzados durante el período fue el lanzamiento y puesta en marcha, a través de todo el país, del proceso de planificación participativa que contempla el Plan de Infraestructura para la Competitividad. Al respecto, se desarrollaron 128 talleres o mesas de trabajo regionales, las que han congregado a la fecha a 4.130 representantes de los principales sectores productivos de cada una de las regiones, y de todos los demás ámbitos regionales. El objetivo de este trabajo es definir planes de inversión en infraestructura pública que consideren de manera prioritaria las vocaciones productivas del territorio nacional y el crecimiento de las principales actividades económicas de las regiones, integradas a nivel de Macrozonas.
- ❖ Por otra parte, se generó un convenio con CORFO y la Cámara Chilena de la Construcción, mediante el cual se dará un impulso a la innovación en procesos constructivos. Este convenio cuenta con el financiamiento de CORFO, del MOP y del sector privado.
- ❖ Un paso fundamental en esta línea, ha sido la elaboración de tres anteproyectos de ley, que permitirán abordar los temas de "Aguas Lluvias", la "Regulación de Embalses frente a situaciones de riesgos", así como la creación de una "Superintendencia de Obras Públicas y modificaciones a la Ley de Concesiones".

b) Gestión

- ❖ El esquema de cofinanciamiento de obras viales, contemplado por la circular 49 del Servicio de Impuestos Internos, implicó el nombramiento de un jefe de proyecto, cuya función es liderar los procesos de aportes al cofinanciamiento para estas obras viales. De este modo, se podrá establecer una comunicación directa con el mundo privado, para generar infraestructura que apoye el desarrollo productivo del país.

c) Fiscalización

- ❖ Durante el período, se creó y estructuró la Unidad de Fiscalización de Obras Públicas. Esta unidad es la encargada de diseñar y crear la Superintendencia de Obras Públicas, así como de generar las bases para su operación. Durante 2006, se fiscalizaron las estructuras de los principales puentes del país, iniciándose el mejoramiento en varios de ellos.

- ❖ Además, entró en vigencia la norma 90 sobre descargas de residuos líquidos a cursos de agua superficiales. A noviembre de 2006, de un total de 473 establecimientos industriales existentes en el catastro, 457 cuentan con su resolución de monitoreo.

IV. PRINCIPALES PRIORIDADES MINISTERIALES PARA EL AÑO 2007

- ❖ El detalle de las prioridades ministeriales para el período se presenta a continuación ordenadas por lineamientos de inversión del Ministerio de Obras Públicas:

1. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE SERVICIO

a) Conservación y Reposición Infraestructura Existente

- ❖ En materia de conservación de redes viales, mediante el mecanismo de concesión de obra pública, durante el 2007 se concluirán los siguientes procesos: 1) la precalificación de empresas para la concesión de la Conservación de las Redes Viales; 2) el término del diseño del modelo económico-financiero; 3) la elaboración de las bases de licitación para la conservación de redes viales por niveles de servicio, 4) la elaboración de las bases administrativas y económicas, 5) la finalización del estudio de ingeniería de la Red Vial de la IV Región. Junto con ello, se los estudios de ingeniería para las Redes Viales de la VI Región -2ª Etapa y VII Región.

b) Acceso a Terminales Multimodales

- ❖ Se llamará la relicitación de la concesión del Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con una inversión 10 millones de dólares. Esta obra actualmente se encuentra en su Etapa de Explotación. De acuerdo al plazo vigente estipulado en el contrato la concesión finaliza durante el segundo semestre del 2008. Actualmente tiene una longitud aproximada de 2 kilómetros y se desarrolla entre el nudo Américo Vespucio - Aeropuerto y el Puente sobre el Río Mapocho. Preliminarmente, la nueva concesión incluirá la ampliación de capacidad del acceso (vías y estructuras), incorporación de tecnologías free flow, entre otras obras.

c) Infraestructura de Riego

- ❖ Durante el año 2007, se dará inicio a la ejecución de las obras de reparación del Tranque Caritaya, en la comuna de Camarones en la I Región. En la III Región se iniciará la última etapa del Sistema de Regadío de la Tercera Sección del río Huasco. En la IV Región se dará inicio al proceso de construcción de las obras del Embalse El Bato en el río Illapel, provincia de Choapa. En la V Región se terminarán los estudios relacionados con el aprovechamiento de las aguas subterráneas para el Sistema de Regadío Valle del Aconcagua y se terminarán los estudios y la factibilidad de los embalse en Ligua y Petorca. En la VII Región durante el primer semestre, se dará inicio al proceso de suscripción de al menos el 50 por ciento de las escrituras de reembolso de los costos de las obras de los Embalses Ancoa y Tutuvén, que permitirán licitar la construcción de las obras durante el segundo semestre del año. En la IX Región se continuará con la construcción de la red secundaria del Sistema de Regadío Faja Maisan. En la VIII Región se terminará la construcción de la bocatoma Diguillín, que permite la alimentación del canal matriz Diguillín Larqui. Por otro lado se espera seguir con la ejecución del proyecto concesionado del Embalse Convento Viejo, en la VI Región.

d) Seguridad Vial

- ❖ Se han definido en esta área el desarrollo de obras, asociados al Plan de Nuevas Inversiones para la Seguridad y Servicialidad de las actuales vías interurbanas concesionadas en explotación, por un monto total de 2,9 millones de Unidades de Fomento. Se refiere a la Ruta 5, tramo Los Vilos - La Serena, tramo Santiago - Los Vilos, tramo Santiago - Talca, tramo Talca - Chillán, tramo Chillán - Collipulli, tramo Collipulli - Temuco, tramo Temuco - Río Bueno, tramo Río Bueno - Pto. Montt. También para la Ruta 68, Santiago - Viña, la Ruta 78, Santiago - San Antonio, Ruta 57, Santiago - Colina, el Acceso Norte a Concepción y el Camino de la Madera.

e) Turismo

- ❖ En materia de infraestructura puesta al servicio del desarrollo turístico, durante 2007, se licitará un estudio de prefactibilidad que abarcará al conjunto de la llamada Ruta Interlagos, la cual comprende a las Regiones IX y X.. Este estudio permitirá precisar con claridad su trazado y sus necesidades de mejoramiento y así potenciar su vocación turística, entregando un programa de inversiones en un horizonte de 5 años. La idea es que la Ruta Interlagos logre transmitir un concepto similar al que en la actualidad transmite la Red Austral. Además se licitará la construcción de los Puentes Riñihue y las Huellas en el Sector Ñancul-Santa Laura que en conjunto bordean los 2.000 millones de pesos. Se terminará la ejecución del estudio de ingeniería de la reposición de los Puentes de Madera en Ruta Interlagos, obras en las que se pretende reconocer las características especiales de belleza escénica de esta ruta, creando un diseño innovador para 7 puentes. Estos tendrán un diseño estructural y arquitectónico en madera únicos y pionero en su tipo a nivel nacional.

f) Manejo de Recursos Hídricos

- ❖ Durante el 2007 el cobro de patentes por el no uso de aguas espera recaudar 24 millones de dólares aproximadamente que corresponde a 1.500 derechos de agua sujetos a patentes, o en su defecto, que se liberen derechos de aguas que estaban acaparados con fines especulativos. Esto permitirá que las aguas estén disponibles para quienes tengan proyectos productivos, favoreciendo la competencia y eliminando la especulación y el acaparamiento, que los derechos de aguas se soliciten y se otorguen por los caudales que efectivamente se necesitan, en función de los proyectos productivos, a los que acceden, que el destino de lo recaudado por concepto de patentes por no uso de las aguas se distribuya en un 65 por ciento a la cuota del Fondo Nacional de Desarrollo Regional de la Región Respectiva, y un 10 por ciento a la comuna donde se encuentren inscritos los derechos de aprovechamiento.
- ❖ A su vez, mediante el remate de derechos de aguas, se espera una recaudación estimada de mil millones de pesos durante el año 2007.

- ❖ Por otro lado, se tiene como propósito, para el periodo, profundizar la acción fiscalizadora en terreno. Se pretende identificar e informar de las obras ilegales en cauces y de las extracciones ilegales de aguas, con el objeto de realizar una mejor y más eficiente gestión de los recursos hídricos a nivel de cuenca.

2. MEJORAMIENTO CALIDAD DE VIDA EN ÁREAS URBANAS Y RURALES

a) Agua Potable Rural

- ❖ Para el año 2007, este Programa tiene programado invertir 20.700 millones de pesos en proyectos a lo largo del país. De los cuales 2.000 millones de pesos están destinados a Proyectos de Conservación, Mantención y Mejoramiento de Sistemas de Agua Potable Rural, además de 900 millones para la realización de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad. En relación al Plan Chiloé, durante el presente año se iniciarán proyectos por un monto aproximado de 700 millones de pesos, favoreciendo a 9 comunas de la Isla de Chiloé. Este Plan contempla invertir 4.700 millones de pesos en la Provincia de Chiloé entre los años 2007-2012. Además se concluirán los trabajos destinados a la elaboración del anteproyecto de Ley del sector de Agua Potable Rural.

b) Caletas Pesqueras

- ❖ El sector pesquero artesanal además de ser una importante actividad económica a nivel nacional, también lo es respecto a la generación de empleo, ya sea directa o indirectamente. Respecto a este sector, la inversión proyectada por el Ministerio para el Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal, se distribuye, de acuerdo a la clasificación de caletas realizadas en el análisis ministerial del programa, en proyectos en Caletas Pesqueras Regionales, Caletas Locales, Caletas Emergentes Concentradas y en Caletas Emergentes. El año 2007 se tiene un presupuesto de 5.015 millones de pesos, lo que permitirá beneficiar directa e indirectamente a más de 42.490 pescadores artesanales y sus familias. .

c) Patrimonio, Urbanismo y Edificación Pública

- ❖ Con recursos del MOP se terminará la tercera etapa del Teatro Matucana 100 y, en el ámbito de la edificación patrimonial, se realizarán obras de restauración de dos iglesias de la Región de Tarapacá, y el proyecto de restauración de una iglesia en la región de O'Higgins. Se realizarán los diseños y obras asociadas al Plan Chiloé y a la restauración de Fuertes en la provincia de Valdivia. Se desarrolla el diseño y la ejecución de las obras de construcción de la Plaza de Abastos y Pérgola de las Flores en Santiago que constituirá una importante mejora urbana en un sector actualmente deteriorado. Se han programado para desarrollar los proyectos de este tipo un total aproximado de 2.910 millones de pesos.

- ❖ Con recursos provenientes de otros servicios, estimados en aproximadamente 70.000 millones de pesos, donde el MOP, actúa como contraparte técnica se han programado las siguientes obras: el término de la construcción del Hospital Militar de La Reina. La finalización de las obras de las Fiscalías del Ministerio Público que se encuentran en construcción (se destaca la sede Regional y Local de Concepción que forma parte de los proyectos que consolidan el nuevo Barrio Cívico, proyecto Bicentenario de la Región). Se continuará con las obras del Complejo Fronterizo Colchane y posible inicio de las obras de los Complejos Fronterizos de Chungará, Jama, Pichachen y Chile Chico y del diseño del Complejo Pehuenche. Se ejecutarán trabajos de adecuación de Centros de Menores de SENAME en todo el país para su adecuación a las exigencias de la Ley de Responsabilidad Penal Adolescente. Se continuará con la asesoría al Servicio Nacional de la Mujer en el diseño y construcción inmuebles para su Programa de Casas de Acogida. Se continuará con el programa de incorporar Obras de Arte en la edificación y espacios públicos en los que el MOP tiene responsabilidad financiera y se promoverá su inclusión en otros Servicios Públicos.

- ❖ Además durante el 2007, se espera llamar a Precalificación el Programa de Concesiones de Infraestructura Hospitalaria, para los hospitales de Maipú y de La Florida en la Región Metropolitana, que significarían una inversión 130 millones de dólares. También se espera llamar a Precalificación el Grupo de Cárceles de Concepción en la VIII Región y Antofagasta en la II Región ambas con una inversión 40 millones de dólares.

d) Borde Costero

- ❖ El programa de Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero tiene como objeto el ejecutar obras de infraestructura que generen espacios públicos costeros destinados a la recreación y esparcimiento, en armonía con la identidad, tradición y necesidades de las localidades costeras. En este ámbito, el año 2007 se proyecta una inversión de 2.832 millones de pesos, duplicando la inversión del año anterior, con inversiones en las comunas de Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, Paredones, Constitución, Hualpén y Talcahuano. Además, se proyecta al año 2012 el desarrollo de distintas iniciativas de inversión para el mejoramiento de sectores costeros, mejoramiento y recuperación de playas, recuperación de muelles recreativos, miradores turísticos y accesos a playas, caletas pesqueras de connotación turística y recuperación de patrimonio histórico.
- ❖ El desarrollo de este programa se enmarca dentro del Plan de Infraestructura para la Competitividad del gobierno; de obras contempladas en los Planes de Desarrollo Regional 2006-2010; de la incorporación de infraestructura asociada a la Política Nacional de Turismo en zonas de interés turístico del borde costero; y del mejoramiento del borde costero, contemplado en las directrices y las bases de zonificación de estos espacios contempladas en la Política Nacional de Uso del Borde Costero.

e) Conectividad Urbana

- ❖ Durante el año 2007, se llamará a licitación las concesiones del Puente sobre el Río Maipo - Santa Rita de Pirque, con una inversión de 6 millones de dólares y la Conexión Vial entre Melipilla y el Camino de la Fruta con una inversión de 25 millones de dólares. Además se pondrán en marcha, los proyectos concesionados de la Estación Intermodal de La Cisterna, las estaciones de trasbordo para Programa Transantiago (Etapas I, II y III); el Centro de Justicia de Santiago, Fase II así como el llamado corredor de transporte público Suiza- Las Rejas para el Transantiago. Además continuará la ejecución de las obras de la concesión de la Variante Vespucio El Salto - Kennedy y de la concesión del acceso Nor Oriente a Santiago, ambas en la Región Metropolitana.

f) Aguas Lluvias

- ❖ En este ámbito, en el año 2007, se terminarán las obras del canal El Romeral, para evacuación de aguas lluvias en la ciudad de Ovalle en la IV Región. En la VI Región se iniciarán las obras de construcción del Colector Alameda, obra Bicentenario que forma parte de la red primaria de la ciudad de Rancagua. Mientras en la Región Metropolitana se dará inicio a la construcción del Tercer Tramo del Colector J.J. Pérez, en la comuna de Pudahuel.

g) Protección zona de Riesgo

- ❖ Está programado que, en la I Región se continúe con la construcción de obras fluviales en los ríos Lluta y San José, que forman parte del Convenio de Programación para la Conservación de Riberas de la Región. Además se reformulará la solución integral para el control de crecidas en la cuenca del Río San José, mediante una gestión integrada de los recursos hídricos y la acción coordinada de los distintos sectores. Se continuará con la ejecución del mejoramiento del cauce Estero Las Cruces, en el sector norte de la ciudad de Santiago, además se terminará el estudio de diseño de las obras del parque inundable del Zanjón de la Aguada.
- ❖ Por otra parte, se dará término a los estudios de diseño de las obras que permitirán resolver los problemas de inundación en los sectores de Hualqui y Andalién, en la VIII región. En la II Región se iniciarán las obras de control aluvional en las quebradas de la Cadena (2da etapa), el Ancla y Baquedano, en la ciudad de Antofagasta. En la XI Región se continuarán las obras de control aluvional en el Cerro Divisadero de la ciudad de Coyhaique. Mientras en la XII Región se terminarán las obras de emergencia para el control de riesgo aluvional en el río Las Minas, en la ciudad de Punta Arenas.

3. INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

a) Rutas de Penetración

- ❖ En la Ruta Altiplánica, se espera iniciar las obras de construcción de un camino de penetración entre los kilómetros 61 al 92 a cargo del Cuerpo Militar del Trabajo con una inversión aproximada de 3.350 millones de pesos.

b) Conectividad Lacustre y Marítima

- ❖ El programa de Infraestructura Portuaria de Conectividad busca mejorar las condiciones de conectividad marítima, fluvial y lacustre, tanto austral como insular del país, beneficiando en especial a los habitantes de localidades geográficamente aisladas, garantizando la conexión multimodal de las rutas estructurantes del país. En este ámbito se ha puesto especial énfasis en el año 2007, proyectándose una inversión de 4.244 millones de pesos, con lo que se beneficiará a más de 245.000 personas de 36 localidades aisladas, desde la región de Los Lagos a la Región de Magallanes, y en sectores insulares como Isla de Pascua y Archipiélago Juan Fernández en la V Región, e Isla Mocha en la VIII Región.
- ❖ Los proyectos incluidos en este programa corresponden principalmente a la construcción de obras portuarias de conectividad como atracaderos, rampas para barcazas y refugios de espera para pasajeros. Con este tipo de obras se logra otorgar mayor grado de seguridad en las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga, menores tiempos de espera, un mejor nivel de servicio y menores tiempos perdidos en la operación de las embarcaciones. Todo lo cual mejora la conectividad de los habitantes de zonas aisladas del país, permitiéndoles acceder de mejor manera a centros de abastecimiento y servicio, favoreciendo el intercambio comercial, el acceso a salud y educación, el sentido de pertenencia al país y, al mismo tiempo, fomentando el desarrollo turístico. Se destaca para el período 2007-2012 el desarrollo de distintas inversiones en obras portuarias asociadas al Programa de Infraestructura de Transporte y Acceso para el Desarrollo Integral de Chiloé, al cual pertenecen iniciativas como la Construcción del Terminal Portuario del Canal de Chacao, la Construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Castro, el Mejoramiento del Terminal Portuario para la Conectividad en Quellón, y la Construcción de Infraestructura de Conectividad de 29 localidades aisladas de la Provincia de Chiloé.

- ❖ Así mismo se destaca el inicio del Plan de Conectividad Austral, que contempla desarrollar inversiones por cerca de 49.315 millones de pesos, de las cuales 28.345 millones de pesos corresponden a inversión pública y 20.970 millones de pesos a inversión privada, principalmente para la adquisición y mejoramiento de naves. Este Plan beneficiará a una población de 352.877 habitantes y tiene un horizonte de desarrollo ente 2007 y 2012. A través de este programa de inversión se busca mejorar significativamente la oferta y el nivel de servicio de transporte de pasajeros y vehículos entre las Regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes; así como la futura región de Los Ríos.
- ❖ Se espera, además durante el año 2007 declarar de interés público la iniciativa privada sobre el Mejoramiento de la Ruta de Navegación del Paso Kirke en la XII Región, que significaría una inversión 10 millones de dólares.

c) Aeródromos

- ❖ Durante el año 2007, se dará inicio al proceso de Expropiaciones del Nuevo Aeropuerto para la IX Región. Este aeropuerto significará una inversión de 50 millones de dólares. Respecto de las obras del Plan Chiloé se hará un mejoramiento al Aeródromo de Quellón, de una inversión total de 2.000 millones de pesos en un período de dos años. Para el nuevo Aeródromo de Chiloé esta planificado el inicio del proceso de expropiaciones para concretar el proyecto, que tendrá una inversión total de 9.800 millones de pesos en un período de cuatro años.
- ❖ Además se avanzará en el mejoramiento del Aeródromo Robinsón Crusoe de la Isla Juan Fernandez respecto de su normalización y alargue de pista, mejoramiento calle de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves y se construcción un refugio de pasajeros; estas obras tendrán un costo total de 1.300 millones de pesos.
- ❖ También se trabajará en el mejoramiento de estándar de servicio de la red de pequeños aeródromos entre las regiones IV y XI, con un monto total estimado de 1.700 millones de pesos. Se incluyen obras en los aeródromos de Ovalle, Los Ángeles de Chillán, Lebu, Chaitén, Futaleufú, Alto Palena y Balmaceda entre otros.

- ❖ Se licitarán por un nuevo período las concesiones de los Aeropuertos de Diego Aracena de Iquique, por 13 millones de dólares y El Tepual de Puerto Montt, por 15 millones de dólares. También se espera llamar a la Precalificación para la Relicitación del Programa Aeroportuario

d) Conectividad Vial

- ❖ Se espera aprobar durante el año 2007 la proposición del compromiso del MOP para llamar a licitación de la concesión en el plazo de un año de la concesión Ruta 5. Tramo Puerto Montt - Pargua, que significaría una inversión 120 millones de dólares. Se llamará a la licitación de las concesiones de la Ruta 160 en el tramo Coronel -Tres Pinos, con una inversión 220 millones de dólares y de la concesión de la Ruta 66, Camino de La Fruta, con una inversión 100 millones de dólares. Se pondrán en marcha provisoria (PSP), los tramos Tramo Angostura - Los Morros y el tramo Los Morros - Pte. Alto de la concesión de la Ruta 5, Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago.
- ❖ Además en la Ruta Austral en la X Región se pretende Terminar el estudio de prefactibilidad Construcción Mejoramiento Conexión Vial Puerto Montt - Chaitén, que permitirá dar la conectividad adecuada al sector Austral de Chile, en el ámbito de la realización de una ruta de importante belleza escénica. Iniciar el Estudio de Ingeniería para la pavimentación del tramo entre Caleta Puelche - Río Negro y Hornopirén. Se repondrán los puentes Mañihueico N°1, Mañihueico N°2, Pichileufú y Cuchildeo, ubicados en el tramo entre Caleta Puelche y Hornopirén, con una inversión de 1.326 millones de pesos. Se iniciará la reposición de 191 metros lineales de puentes, en el sector de Río Bravo y Villa O' Higgins, con una inversión de 1.340 millones de pesos. Se inicia la reposición de 207 metros lineales de puentes en el sector de Cochrane y Puerto Yungay, con una inversión de 492 millones de pesos. Se pretende además, iniciar los Estudios de Ingeniería de Puente Queulat-Bifurcación Puerto Cisnes desde el kilómetro 84 al 103,5 Las Juntas - Límite Regional kilómetros 270,8 al 307,0, Límite Regional-Villa Santa Lucía kilómetros 307 a. 340 y el Mejoramiento Ruta 7 en los sectores La Junta - Puyuhuapi de 46 kilómetros y Puyuhuapi - Queulat en 26 kilómetros.

- ❖ Respecto de la Ruta Altiplánica, se espera durante el 2007 terminar las obras de mejoramiento del proyecto iniciado en el año 2006 desde el kilómetro 90,3 Visviri al kilómetro 61 en Guacoyo en la I Región. Inicio de obras de mejoramiento del Camino Ollahue-Collahuasi en las regiones I y II, con una inversión aproximada de 700 millones. También se ha programado la licitación del proyecto de mejoramiento Ruta Altiplánica B-245 sector San Pedro Atacama-Tatio en la II Región por un monto aproximado de 2.500 millones de pesos. Dentro de los principales beneficios de este corredor, es la integración de las Comunidades Indígenas del sector, que en la actualidad se encuentran prácticamente aisladas. Otro beneficio directo, para la zona, es la actividad turística que se podría incrementar notablemente, obteniendo importantes ingresos económicos para los residentes de los numerosos poblados.
- ❖ Por otro lado se espera durante el 2007, la puesta en servicio provisoria de las obras de la concesión de la Ruta 60 Ch, en la V Región, que en su recorrido, atravesará las comunas de: Los Andes, San Esteban, Santa María, San Felipe, Panquehue, Catemu, Llay Llay, Hijuelas, La Calera, La Cruz, Quillota, Limache y Villa Alemana.

e) Pasos Fronterizos

- ❖ En materia de pasos fronterizos, durante el año 2007, se espera la licitación de la obra mejoramiento del Paso Aguas Negras, Ruta 41 Ch, sector puente Las
- ❖ Terneras-Juntas del Toro, obra que tiene un presupuesto oficial del orden de los 2.600 millones de pesos. Además figura en carpeta la licitación del proyecto reposición de pavimento en el corredor Huara-Colchane en la Ruta A-55 entre los kilómetros 50 al 164, involucrando un monto aproximado de 9.000 millones de pesos.

4. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

a) Planificación e Innovación

- ❖ En esta materia, durante el año 2007, se espera avanzar en el perfeccionamiento de la función de planificación del MOP. El eje orientador es lograr que la inversión en infraestructura sea concebida mediante Planes Integrados de Inversión, estructurados a partir de las potencialidades y requerimientos de las distintas Macro Regiones del país. Así, se realizará un trabajo de participación de los estamentos técnicos nacionales y regionales, con los más diversos sectores productivos, académicos, políticos, sociales, de la defensa, y otros, el cual se expresará en una propuesta al país, con orientaciones de largo plazo.
- ❖ Asimismo, durante el año 2007, se debería concretar un avance sustantivo en la aprobación de los tres proyectos de ley impulsados por el MOP, a saber en los temas de "Agua Lluvias", "Regulación de Embalses frente a situaciones de riesgos" y el que aborda la creación de la "Superintendencia de Obras Públicas y modificaciones a la Ley de Concesiones".
- ❖ En este ámbito también se ha propuesto el desarrollo de un Programa de Innovación Tecnológica, junto con CORFO, la realización del control de estándares de obras y la Gestión Integral de Proyectos.

b) Gestión

- ❖ Por medio del esquema de cofinanciamiento de obras viales bajo la circular 49 del Servicio de Impuestos Internos, durante el año 2007, se iniciarán las obras de pavimentación en la VIII Región del camino Arauco - Lebu por Quiapo, comenzando por la licitación del sector Arauco-Puente Raqui por un monto aproximado de 5.500 millones de pesos. Además se iniciarán obras en la IX Región del proyecto mejoramiento de la ruta R-49 Collipulli - T de Pemehue en Curaco - bifurcación Niblinto, en la IX Región

c) Fiscalización

- ❖ Durante el año 2007, el foco del actuar del MOP en esta materia estará puesto en la promoción de una gestión de obras basada en estándares de calidad de servicio. Para ello, se diseñarán e implementarán las bases para la operación de la Superintendencia de Obras Públicas y se desarrollará un plan de fiscalización, el cual contempla la elaboración de metodologías de fiscalización de la calidad de servicio, identificando estándares de servicio y evaluando su cumplimiento en las autopistas urbanas e interurbanas.