



BASES PARA ELABORACIÓN DISCURSO 21 DE MAYO

INFORME

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ABRIL 2006

I. POLÍTICAS MINISTERIALES

1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- ❖ El quehacer del Ministerio de Obras Públicas se encuentra enraizado en el progreso mismo del país. Su labor señera ha permitido enfrentar con éxito los desafíos que han surgido, producto del desarrollo nacional. La inversión que el país ha concretado, ya sea con aporte privado o público, principalmente en carreteras, caminos secundarios, embalses, caletas pesqueras, puertos, aeropuertos, agua potable rural, ha alcanzado un ritmo que está a la vista.
- ❖ Sin embargo, sería grave para el futuro del país, si el éxito alcanzado no permitiera señalar con objetividad los desafíos y problemas que aun están pendientes y los que nuestro propio desarrollo nos colocará por delante. Sólo, a modo de ejemplo, la enorme cobertura que ha alcanzado el agua potable rural coloca al sector frente a un nuevo problema, que tiene que ver con la calidad de vida del mundo rural y con las posibilidades de desarrollar un crecimiento sustentable desde el punto de vista ambiental: la extensión del servicio de alcantarillado y el tratamiento de aguas servidas.
- ❖ Asimismo, la existencia de modernas carreteras genera el desafío de mejorar la conectividad de nuestra ruralidad con el doble propósito de aumentar las posibilidades de una inserción más activa en nuestra economía y de mejorar su vida cotidiana. Otro tanto, ocurre con sectores en crecimiento como la industria salmonera, o la agricultura con productos que hasta hace algunos años eran desconocidos, para los cuales se están realizando importantes inversiones destinadas a aumentar la superficie plantada. Es el caso también el turismo, donde se están consolidando circuitos con fuerte demanda externa e interna. Todos estos ejemplos, señalan que el Ministerio puede fortalecer la capacidad productiva de los sectores productivos y de servicios, focalizando la inversión en infraestructura.

- ❖ Lo que se haga hoy, o se deje de hacer, afectará las metas que como país, el MOP se proponga alcanzar en los próximos años. Es por ello, que la acción estará profundamente motivada por maximizar el impacto en el desarrollo productivo, procurando un uso eficiente de los recursos, de forma que los costos sean los más bajos posibles. Por otra parte, junto con garantizar este objetivo, se deben crear las condiciones para facilitar el acceso de nuevos sectores al sistema productivo nacional.
 - ❖ Además de generar estas condiciones, la labor estará orientada a influir de manera importante en el bienestar social de los ciudadanos, haciendo que su vida cotidiana sea más fácil, mejorando por ejemplo, su accesibilidad, disminuyendo sus tiempos de viaje y permitiendo una integridad territorial justa y digna para todos los chilenos, así como una eficiente integración territorial con los países vecinos.
 - ❖ El mejoramiento de la calidad de vida nacional, no sólo implica la ejecución de obras físicas, sino que también lograr que éstas respondan a las aspiraciones de los chilenos. En este sentido se procurará realizar la labor teniendo en cuenta las diferentes realidades locales, en un proceso participativo que permita acercar las instancias de planeamiento y gestión con la vida cotidiana de todos los chilenos.
- a) Apoyo a la competitividad de los sectores productivos**
- ❖ La visión de una infraestructura puesta al servicio de los sectores productivos del país es el aporte que hace el Ministerio de Obras Públicas a una de las cinco áreas temáticas del presente gobierno: generar las condiciones para un salto al desarrollo. Ello implica adecuar cada vez más los planes de inversión, cualquiera sea su monto, al desarrollo que vayan alcanzado o proyectando sectores de la actividad productiva que vayan mostrando un mayor dinamismo o potencialidad. Especialmente importante es generar las condiciones logísticas para que nuevos sectores se incorporen al sistema productivo nacional.

- ❖ La labor del sector público, en este sentido, es favorecer aquellas iniciativas de inversión que permitan disminuir los costos de las actividades productivas, disminuyendo las distancias económicas. 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. En este mismo ámbito, el desarrollo de las regiones chilenas requiere una mejor infraestructura en las zonas rurales, que permita favorecer la accesibilidad local a los centros poblados regionales, así como el acceso a servicios de agua potable y saneamiento, todo esto, para una mejor integración económica territorial.
- ❖ Por otra parte, conforme aumenta la población y las actividades productivas, el agua se convierte en un elemento cada vez más escaso. El objetivo del sector, es avanzar en una gestión integrada de este recurso, que respete los ciclos y reconozca la competencia entre usos alternativos a nivel de cuenca hidrográfica desde la perspectiva del desarrollo sustentable. En este marco de escasez se requiere mejorar la regulación de los recursos hídricos, tanto desde el punto de vista de 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 y fiscalización de las normas de vertido y la información de las condiciones y disponibilidad de agua.

b) Calidad de Vida

- ❖ Otra de las áreas temáticas en que se expresan las prioridades de este gobierno, es el mejorar la calidad y condiciones de vida de las personas. La mirada de la infraestructura como un motor en pro del bienestar y la calidad de vida, significa realizar aquellas inversiones que los hombres y mujeres de Chile necesitan; que sean amigables con el medio ambiente; que respondan a un esquema de participación ciudadana; y basadas en un punto de vista integral y una adecuada planificación territorial.

- ❖ Se reconoce que la infraestructura juega un rol fundamental en la calidad de vida de las personas, en particular, en cuanto permite que se pueda dar un uso más adecuado al tiempo disponible o se disponga de algunos servicios básicos como el agua o el saneamiento, tanto en las zonas urbanas como en zonas rurales. Por otra parte, se deberá realizar un importante esfuerzo en mitigar en forma más adecuada el impacto negativo que se produce en la ciudadanía en el momento de construcción de las obras.
- ❖ Dado que Chile es un país fuertemente urbano, cobran especial importancia las acciones para contar con una planificación urbana cuidadosa, con una adecuada coordinación interinstitucional. En este sentido, un objetivo fundamental a nivel país es la conformación de ciudades que ofrezcan un mejor nivel de habitabilidad y, en el caso de los grandes centros urbanos, que logren ventajas comparativas dentro del continente. En particular, en el Ministerio de Obras Públicas esto se expresa en intervenciones destinadas a dar continuidad a la red vial estructurante; reforzar el rol funcional y cívico de los centros urbanos, edificación pública, resguardo del patrimonio arquitectónico fiscal y bordes costeros y fluviales; y, finalmente, proteger adecuadamente a los ciudadanos ante emergencias como son las crecidas fluviales, aluviones, aguas lluvia o el oleaje marítimo. En este sentido se debe aprender de la experiencia pasada, para evitar errores en ciudades o zonas donde aun no se presentan problemas como congestión, contaminación del aire, visual o de ruido.
- ❖ En consecuencia, esta nueva visión que reconoce estos dos roles paralelos de la infraestructura, plantea un cambio de enfoque, poniendo énfasis en el reconocimiento que ella es un patrimonio que está al servicio de los sectores productivos y de las personas, fuertemente vinculada al territorio donde se encuentra. Esto implica, que es necesario mantener este valor patrimonial y en particular, garantizar que se mantiene 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 para satisfacer en forma adecuada los requerimientos para fortalecer la competitividad del país y la calidad de vida de los chilenos.

2. INSTRUMENTOS DE TRABAJO

- ❖ Son tres los pilares fundamentales que darán soporte a las tareas a abordar por el Ministerio de Obras Públicas durante este gobierno: un real proceso de fortalecimiento institucional; un énfasis en la planificación bajo una perspectiva territorial; y la suscripción de compromisos explícitos con el nivel de servicio que se espera de la infraestructura.

a) Fortalecimiento institucional

- ❖ A partir de comienzos de los '90, se ha producido un importante aumento de la inversión en infraestructura pública del país, con importantes logros en materia de concesiones, riego, aeropuertos, caminos, agua potable y otros. Sin embargo, los recursos humanos no han aumentado, ni la forma de gestión ministerial se ha modificado.
- ❖ Para lograr los objetivos de realmente hacer más competitivo al país y sus regiones y mejorar la calidad de vida de los chilenos, se requiere en forma urgente abordar un proceso de fortalecimiento institucional que permita mejorar la gestión de los proyectos de inversión, basada en una visión integrada de ellos, que vaya más allá del conjunto de contratos que conforman cada proyecto, con el objeto de lograr alcanzar los reales beneficios con que fue diseñado. Además, desarrollarlos bajo una visión de conjuntos con otros proyectos, tanto de carácter público como privado, con el objeto de aprovechar sus sinergias. Esto permitirá garantizar la eficiencia, eficacia y calidad en el uso de los recursos públicos y abrir espacios a la innovación.
- ❖ Se trabajará en un modelo de gestión por competencias, separando los roles de planificación de los de construcción de proyectos y de supervisión de proyectos. Se avanzará en la definición de mecanismo de control, realizando un esfuerzo especial en el fortalecimiento de las competencias y habilidades de los inspectores fiscales y en la creación de la figura del jefe de proyecto.

- ❖ Especial importancia tiene, el avanzar en una profunda reforma destinada al actual sistema de concesiones, de forma que permita delimitar claramente los roles en la evaluación de proyectos haciéndolos más transparentes y participativos de otras instancias como pudieran ser los Gobiernos Regionales y Municipios; supervisión de contratos en construcción, de tal forma que se eviten sobre costos, y fiscalización de las concesiones en su operación para garantizar que sus prestaciones efectivamente sean las que se comprometieron con los usuarios. Se creará un ente regulador de obras públicas, una entidad más autónoma, para fiscalizar la calidad del servicio y tarifas para los usuarios, así como una evaluación externa de los convenios complementarios, de tal forma de transparentar los posibles cambios que pudieran ocurrir y que los usuarios cuenten con una vía para representar sus intereses.
- ❖ Todo lo anterior pasa, en primer lugar, por reconocer el rol del estado centrado en la defensa de los intereses del país y sus ciudadanos, que permita dar cuenta de las exigencias que imponen sus habitantes.

b) Planificación desde el territorio

- ❖ Con el fin de lograr que la infraestructura realmente apoye la competitividad del país y sus regiones y mejore la calidad de vida de las personas, se impulsará una nueva forma de realizar la planificación, basada en territorios con identidades y necesidades comunes, favoreciendo una visión de largo plazo compartida con los actores económicos y con las regiones. Los proyectos de infraestructura deben servir para potenciar las riquezas locales, como el turismo en la zona austral, la minería en el norte o la pesca en la parte central del país y para proyectar al país internacionalmente, fortaleciendo las exportaciones.
- ❖ Se potenciará la gestión territorial integrada, dando un fuerte impulso a los proyectos regionales, abriendo nuevos espacios a la participación del sector privado y de las comunidades locales, con el fin de aumentar la rentabilidad social de la inversión.

- ❖ Especial importancia tiene el generar visiones compartidas en materias de planificación, basadas en prospectivas económicas de los sectores productivos y prospectivas demográficas de la dinámica social, junto a una activa participación de los principales actores regionales y nacionales relevantes en materias de infraestructura. Para ello, se elaborarán planes de inversión en territorios específicos y en las principales ciudades del país, buscando una visión de cartera de proyectos coherentes entre sí, que incorpore la dimensión humana.

c) Compromisos explícitos por niveles de servicio

- ❖ Para la infraestructura ya construida y que está en uso, se debe realizar un gran esfuerzo destinado a mantener las condiciones de estándar y servicio con las cuales la infraestructura fue diseñada. Es decir, se busca no sólo mantener el valor patrimonial de la infraestructura, si no que, además, preste el mismo nivel de servicio para el cual fue construida, de tal forma que los usuarios no vean afectados su calidad de vida.
- ❖ Para todo esto, será necesario establecer compromisos cuantificables y medibles de nivel y calidad de servicio para cada obra de infraestructura, lo que permitirá entregar garantías a la ciudadanía de que la inversión pública realizada está cumpliendo con su función.
- ❖ Lo anterior conllevará a una importante rigurosidad en la fiscalización de las obras en explotación, ya sean las realizadas con fondos privados como con fondos públicos. Para esto será necesario crear una instancia fiscalizadora independiente del Ministerio.
- ❖ Se deberá, además, buscar los mecanismos más adecuados para financiar la conservación de la infraestructura. Permitiendo que, a la vez que se garantiza un nivel y calidad de servicio, quienes son beneficiados por ello puedan aportar al cumplimiento de este objetivo.

- ❖ Se trata, en consecuencia, que a partir del enorme esfuerzo que el país ha realizado, se vayan creando las condiciones para que se pueda contar con una institucionalidad moderna donde el rol del Estado se concentre en: la valorización del patrimonio; en un desarrollo mirado bajo una concepción logística destinada a aprovechar las fortalezas con el objeto de reducir los costos de la cadena comercial; incorporar nuevos territorios a la actividad económica; mejorar las condiciones de vida, especialmente de los sectores más vulnerables mejorando sus grados de movilidad y acceso a servicios básicos, en un proceso transparente y participativo, donde la inversión privada seguirá jugando un rol muy importante y donde la participación de los Gobiernos Regionales y los Municipios deberá ser cada vez más relevante.

II. PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS EN EL PERÍODO 2000-2006

- ❖ Este sexenio que termina da cuenta de un fuerte impulso en el proceso de transformación de la infraestructura pública del país, con nuevas carreteras, autopistas urbanas, embalses y aeropuertos, todos ellos ya en pleno funcionamiento, entregando completamente sus beneficios a la ciudadanía. Esta transformación ha sido posible gracias a la exitosa asociación público - privada, que ha permitido duplicar la inversión sectorial con el aporte de capitales privados, en una amplia gama de proyectos. El año 2000, el capital privado aportaba menos de 30 por ciento del total de la inversión en obras públicas, actualmente este aporte ha superado ampliamente el sectorial, representado casi el 60 por ciento del total de la inversión. Esto se traduce en que, en el período 2000-2005, la inversión ha sido superior a los 900 mil millones de pesos anuales, considerando financiamiento sectorial y privado, lo que pone de manifiesto la importancia que se ha otorgado a este sector.
- ❖ Es en los caminos y carreteras dónde mejor se aprecian los avances en materia de infraestructura, se han duplicado la cantidad de kilómetros de dobles calzadas, pasando de poco más de mil kilómetros de doble calzada a inicios de año 2000, a los dos mil 280 kilómetros actuales gracias a la consolidación de la Ruta 5 con estándar de autopista desde La Serena hasta Puerto Montt. Además se ha logrado un significativo aumento de la cantidad de caminos pavimentados, alcanzado hoy casi los 16 mil kilómetros de calzadas simples pavimentadas, lo que representa un incremento de trece por ciento con respecto a inicios del 2000, para una red cercana a los 81 mil kilómetros.
- ❖ Otro de los grandes progresos del período es la construcción de prácticamente la totalidad de los terminales aeroportuarios importantes a nivel nacional, aportando más de 93 mil nuevos metros cuadrados de terminales en todo el país, lo que significó duplicar la capacidad actual, incluyendo la construcción del nuevo aeropuerto Desierto de Atacama.

- ❖ Durante estos años se destinaron importantes recursos financieros para avanzar en la construcción de emblemáticos proyectos de riego, orientados a aumentar la seguridad de riego del país, entre ellos se destaca el Embalse Corrales en el Valle del Choapa, el sistema Laja Diguillín en la VIII Región y el sistema de regadío Faja Maisan en la IX Región. Como también se dio inició la concesión del Embalse Convento Viejo, en la VI Región.
- ❖ En cuanto a inversiones de carácter social, el programa de agua potable rural, ha permitido beneficiar a la población rural concentrada a lo largo de todo el País, incorporando a este beneficio a un total de un millón quinientos mil habitantes. Además, se implementó exitosamente el programa de caminos básicos, consistente en el mejoramiento de cinco mil kilómetros de caminos de bajo tránsito, lo que permite acercar el progreso a zonas rurales apartadas.
- ❖ Una completa revolución ha sido la puesta en operación de las nuevas autopistas urbanas para la ciudad de Santiago, con un sistema interconectado de siete vías de alto estándar, que permiten a los habitantes de la ciudad reducir considerablemente sus tiempos de viaje y mejorar su calidad de vida.
- ❖ Finalmente se debe destacar el esfuerzo realizado en contar con diversas obras de infraestructura pública urbana, con el objeto de contar con ciudades más amables y dignas. Entre ellas se puede destacar la rehabilitación de espacios urbanos, como es el caso del mejoramiento del borde costero en el Paseo Wheelwright en Valparaíso o la Plaza de la Ciudadanía en Santiago; generación de espacios públicos, como la habilitación de playas artificiales en Antofagasta; incorporación o renovación de espacios culturales, como el Centro Cultural Matucana 100, el Museo de Arte Contemporáneo, la Plaza de la Ciudadanía o la nueva Biblioteca de Santiago; y las estaciones de intercambio para el Transantiago.
- ❖ El detalle de los logros del período se presenta a continuación ordenado por los lineamientos de inversión del Ministerio de Obras Públicas:

1. INTEGRACIÓN GLOBAL DE CHILE

- ❖ El desafío es dotar a Chile de una infraestructura para la interconexión cada vez más fluida entre sus regiones y a la vez, para consolidar una integración más eficiente y moderna con el resto del mundo. Esto se expresa en grandes iniciativas de infraestructura de conexión, promoviendo la eficiencia e integración entre los distintos modos de transporte.

a) Longitudinal Norte-Sur: Ruta 5

- ❖ Logros y resultados: Se completó la construcción de la Ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt, a través de la entrega a uso público de siete ramos de ella en el período, completando así los ocho tramos en que está dividida la obra, con una inversión de casi dos mil millones de dólares. Esto permitió pasar de 192 kilómetros de doble calzada de alto estándar a comienzos del año 2000 a los mil 500 kilómetros actuales, considerando además pasos a desnivel, pasarelas peatonales, paraderos de buses, calles de servicio y señalización acorde al nuevo estándar de 120 km/hr, incluyendo obras como los by-pass a las ciudades de Rancagua y Temuco y los túneles El Melón y La Calavera II.
- ❖ Adjudicación del Puente Bicentenario, proyecto que unirá el continente con la isla de Chiloé, con un monto estimado de inversión de 410 millones de dólares.
- ❖ Llamado a licitación del tramo Ruta 5, Tramo Acceso Norte a La Serena - Caldera, de 411 kilómetros, con un monto estimado de inversión de 100 millones de dólares.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Se creó el Mecanismo de Distribución de Ingresos, un instrumento mediante el cual el Estado garantiza un monto total actualizado de ingresos a ser percibido por la sociedad concesionaria. Esta cobertura es la contraprestación que el Estado otorgará a los concesionarios por las obras adicionales que se incorporen al contrato de concesión. Este mecanismo, voluntario, transparente y no discriminatorio, ha permitido financiar obras por más de 80 millones de dólares.

b) Rutas Interurbanas

- ❖ Logros y resultados: Puesta en servicio de la concesión de cinco ejes transversales, Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes de 88,6 kilómetros; Ruta 68 Santiago - Valparaíso - Viña, de 137,5 kilómetros, incluyendo la nueva conexión entre Viña y Villa Alemana - Quilpue por el Troncal Sur; Red Vial Litoral Central, de 80 kilómetros, que mejora las condiciones de acceso a la zona litoral comprendida entre San Antonio y Algarrobo; Variante Melipilla, de ocho kilómetros, que evita el paso por esa ciudad a los vehículos que circulan en sentido oriente - sur; Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco, de once kilómetros, que conecta los complejos portuarios de Talcahuano y San Vicente con el Acceso Norte a Concepción.

- ❖ Adjudicación de la concesión Camino Internacional, Ruta 60 Ch, de 113 kilómetros, que va desde la ciudad de Los Andes hasta el inicio del Troncal Sur, por 290 millones de dólares.

c) Rutas Internacionales

- ❖ Logros y resultados: Se han realizado obras por más de 113 mil millones de pesos en el período. El año 2000 se contaba con seis pasos completamente pavimentados, Chacalluta, Tambo Quemado, Jama, Cristo Redentor, Cardenal Samoré y Huemules, con una longitud de 570 kilómetros. En marzo del 2006 se encontrarán totalmente pavimentados nueve pasos, con 910 kilómetros, gracias al término de las pavimentaciones de Pino Hachado, Dorotea e Integración Austral. Además se ha avanzado en otros tres pasos, Sico, Aguas Negras y Pehuenche.

- ❖ Experiencias relevantes de gestión: A partir de creación de la iniciativa de Integración de Infraestructura Regional de Sur América - IIRSA el año 2000, Chile ha participado en la formulación de diez ejes de integración y desarrollo que conectan Sudamérica, donde en cuatro de ellos participa Chile directamente.

d) Ruta Costera

- ❖ Logros y resultados: Esta ruta se ha definido como un eje longitudinal costero que interconecta centros poblados desde Arica hasta Parga, para generar el desarrollo de zonas aisladas al permitirles explotar sus recursos, así como también de mejorar notablemente su calidad de vida. Tiene como meta al año 2010 contar con tres mil 346 kilómetros de camino. En este período se han producido importantes avances, pues en el año 2000, la red existente alcanzaba los dos mil 800 kilómetros, de los cuales dos mil kilómetros se encontraban pavimentados, equivalentes al 60 por ciento de la meta. A marzo del 2006, la red alcanzará casi los tres mil kilómetros de los cuales dos mil 300 estarán pavimentados, incluyendo caminos básicos, lo representa el 70 por ciento de la meta. La inversión del período alcanza casi los 100 mil millones de pesos.

- ❖ Se ha avanzado en paralelo en diversas regiones del país. Algunos sectores a destacar son: construcción de nuevos tramos en la II región, como Cuesta Paposo - Varillas; avances en la construcción del tramo entre Caldera y Huasco en la III región; avance de pavimentaciones en la VII región, en el tramo La Trinchera a Mataquito, que incluye la construcción del puente sobre el río Mataquito y la construcción de siete puentes en la VIII región en el tramo comprendido entre Cobquecura y el límite con la VII región.

- ❖ Experiencias relevantes de gestión: En el ámbito de la gestión ambiental también se han tenido logros significativos, como es el caso del tramo de Tal Tal - Paposo donde ha sido posible compatibilizar la ejecución de una obra de gran trascendencia para el desarrollo local, con la protección de los recursos naturales y culturales de extraordinario valor patrimonial.

e) Ruta Precordillerana

- ❖ Logros y resultados: Se ha avanzado en la consolidación de un tercer eje longitudinal, tras la Ruta 5 y la Ruta Costera, que otorgue conectividad al sector oriente del país y disminuye la eventual fragilidad de las conexiones terrestres ante eventos de la naturaleza, a través de una inversión de más de 43 mil millones de pesos en el período.

- ❖ En la zona altiplánica se construyeron nuevos 80 kilómetros de camino no pavimentado, con el término de la construcción del tramo Lirima - Portezuelo Picavilque, lo que establece una conexión de 720 kilómetros de extensión entre Visviri, en la I región, y San Pedro de Atacama, en la II región. Además se empezó a trabajar en el mejoramiento del tramo Parinacota - Visviri, de una longitud de 92 kilómetros.
- ❖ En la zona de los Valles Centrales, se pasó de los 177 kilómetros de caminos pavimentados con que se contaba en el año 2000, a 440 kilómetros pavimentados en marzo del 2006. En el tramo La Serena - Illapel se generó un eje continuo con la pavimentación de casi 84 kilómetros entre Combarbalá e Illapel. En el tramo norte de la V región, se generó un eje longitudinal continuo entre el límite norte de la V región, Las Palmas, pasando por Cabildo, Putaendo, San Felipe y, vía la ruta 57, conectando con Santiago.
- ❖ En cuanto a la Red Interlagos, que el año 2000 presentaba una pavimentación de 395 kilómetros, se alcanzarán en marzo del 2006 los 670 kilómetros de pavimentos definitivos y básicos, los que representa un 37 por ciento de avance para su extensión total de mil 815 kilómetros.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: La Red Interlagos tiene como esencia constituir una ruta de belleza escénica, con respeto por el medio ambiente. En ella se harán defensas, señales, miradores y paraderos de madera. Además se contempla realizar puentes de madera postensada, que serán una innovación tecnológica en puentes.

f) Red Austral

- ❖ Logros y resultados: Esta red es la continuación del eje longitudinal en el territorio austral chileno. Se han construido y/o pavimentado un total de 290 kilómetros, por un monto de casi 55 mil millones de pesos en el período.

- ❖ Se han realizado obras en diversos sectores, entre los que se puede destacar: avances en la construcción y pavimentación de algunos tramos de la ruta austral y sus conexiones en las regiones X, XI y XII, como es el caso de la pavimentación del tramo de 24 kilómetros entre Chaitén y la conexión a Termas del Amarillo, en Palena; se ha duplicado el sector pavimentado de la ruta austral en la XI región, alcanzando a más de 200 kilómetros de vía, con la pavimentación de Villa Mañihuales - La Zaranda y Vista Hermosa- Villa Cerro Castillo, además de la construcción de la vía de acceso a Tortel y del tramo Villa O'Higgins - Entrada Mayer; pavimentación de 20 kilómetros de un total de 30 kilómetros del camino de acceso a Puerto Ibáñez, ubicada a orillas del Lago General Carrera en la XI región; construcción de un viaducto de 145 metros de longitud, que permitirá la conexión a Villa Serrano, sector turístico dentro del parque nacional Torres del Paine, al cual sólo era posible acceder a través de balsas; se avanza en el reemplazo de todos los puentes de madera existentes por puentes definitivos, de manera que no existan limitaciones de carga entre el límite norte de la XI región y Puerto Yungay; en la XI Región se puso en uso un nuevo trasbordador en el Fiordo Mitchell, el cual aumentará la capacidad de transporte actual permitiendo el flujo simultáneo de catorce vehículos y 50 personas para acceder a la austral localidad de Villa O'Higgins; se completó la conexión Lago Porteño - Río Serrano, que permitirá acortar en aproximadamente 60 kilómetros el recorrido entre Puerto Natales y el Parque Nacional Torres del Paine.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Enfoque intermodal para dar solución a la conexión de Chile Austral, a través de la complementariedad de los distintos modos de transporte, vial, marítimo y aéreo, en una zona geográfica de difícil acceso.

g) Aeropuertos Internacionales y de cobertura nacional

- ❖ Logros y resultados: concesión a privados de nuevos terminales aeroportuarios regionales, con lo que se completará algo más de 49 mil m² para nueve terminales aeroportuarios regionales concesionados en explotación definitiva, lo que implica un importante aumento en comparación con los 21 mil m² construidos el año 2000.

- ❖ Término de la construcción de los edificios terminales de tres aeropuertos regionales, Cerro Moreno de Antofagasta, Carriel Sur en Concepción y Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. Además, se inició la construcción del terminal aéreo del Aeropuerto Chacalluta de Arica. Término de la construcción del Aeropuerto Desierto de Atacama en la III Región, que reemplaza el aeropuerto existente en Copiapó. Se construyó un edificio terminal de pasajeros y una pista de aterrizaje.
- ❖ Se entregó a uso público la segunda fase del terminal aeroportuario de Santiago, con 65 mil m² adicionales de terminal, alcanzándose un total de 90 mil m². Por otra parte, por mandato de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se construyó su segunda pista y un refuerzo de la principal, lo que permitirán movilizar anualmente a diez millones de pasajeros al año, en comparación a los seis millones actuales.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: financiamiento de parte de las concesiones aeroportuarias a través de las tasas de embarque cobradas a los propios usuarios.

h) Infraestructura Portuaria de Conexión

- ❖ Logros y resultados: Mediante rampas y muelles se ha entregado conectividad en 29 localidades que tienen borde marítimo o lacustre principalmente en la zona austral del país. Los beneficiarios ascienden a una población que supera los 500 mil habitantes, con una inversión de más de once mil millones de pesos. Destacan el sistema de embarcaderos del Lago Budi en la IX Región; las rampas de Castro, Niebla, Corral, la ampliación del muelle de pasajeros de Corral, en la X región; Puerto Cisnes y Raúl Marín Balmaceda en la XI región; Punta Delgada y Bahía Azul que otorgan conectividad a la provincia de Tierra del Fuego, y el mejoramiento de la infraestructura portuaria en Puerto Edén, que es considerada la localidad más aislada de Chile, en la XII región.
- ❖ Licitación por concesión del proyecto Sistema de infraestructura para la conectividad terrestre-marítimo de la X región, que abarca un total de quince localidades, ofreciendo un servicio con frecuencias conocidas y de mejor estándar para la generación de conectividad integral marítimo terrestre en las provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena. La inversión contemplada es de 20 millones de dólares,

- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Se definió un plan de inversiones 2006-2012 para infraestructura portuaria de conexión para zonas aisladas, incorporado dentro del Plan Austral ministerial.

2. DESARROLLO PRODUCTIVO, TURÍSTICO Y SOCIAL

- ❖ Este objetivo está centrado en el ámbito de las regiones y se basa en generar un soporte de apoyo al desarrollo de actividades productivas, como la pesca, la agricultura, la silvicultura y el turismo, reconociendo la vocación específica de cada territorio como sustento económico para sus habitantes. En este mismo ámbito, el desarrollo de las regiones chilenas requiere una mejor infraestructura social en las zonas rurales que permita favorecer la accesibilidad local a los centros poblados regionales, así como el acceso a servicios de agua potable.

a) Red Vial Regional Principal y Secundaria

- ❖ Logros y resultados: El objetivo de integrar las comunidades aisladas y permitir el acceso de sus habitantes a los centros de distribución y servicios. La inversión del período ha alcanzado los 333 mil millones de pesos. Entre otros, contempla la conexión mediante caminos pavimentados del 87 por ciento de capitales comunales con su capital provincial. Entre las obras realizadas figura las siguientes conexiones mediante rutas pavimentadas: San Francisco de Mostazal - Rancagua, Curepto - Talca, Portezuelo - Chillán, Antuco - Los Angeles y San Fabián de Alico - Chillán.

b) Programa Caminos Básicos 5.000

- ❖ Logros y resultados: El mejoramiento de cinco mil kilómetros de caminos de bajo tránsito, mediante soluciones de bajo costo, permite acercar el progreso a zonas rurales apartadas. El programa se implementó en agosto de 2003 y ya superó la meta propuesta llevando a la fecha más de cinco mil 700 kilómetros.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: En todas las regiones del país se aplicó este programa que mejora las condiciones de tránsito y la calidad de vida de los pobladores vecinos al camino, ya que disminuye el polvo en verano y el barro en invierno.

c) Pequeños Aeródromos

- ❖ Logros y resultados: la creación y conservación de pequeños aeródromos involucra la integración regional, desarrollo social y productivo. Resalta la pavimentación pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento del Aeródromo de Villa O'Higgins. Inversión en el período de seis mil millones de pesos.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Definición y fijación de estándares de la infraestructura y formulación de una política de conservación.

d) Obras de Riego

- ❖ Logros y resultados: En este período, se puso a disposición de los regantes importante infraestructura, para atender a unas 60 mil ha potenciales de riego con una seguridad del 85 por ciento, para lo cual se ha destinado una inversión total de más de 100 mil millones de pesos, destinada principalmente a impulsar el avance de Grandes Obras de riego tales como Sistema de Regadío Valle del Choapa, del sistema Laja Diguillín y del Sistema de Regadío Faja Maisan. Así también, se realizaron inversiones en obras medianas como el Mejoramiento de los canales de la III Sección del Río Huasco en la III Región que forman parte del sistema de regadío del Embalse Santa Juana y el peralte del muro del Embalse Cogotí, con lo cual se recuperó la capacidad de regulación original, de dichas obras en la IV Región.
- ❖ Además, se consideró financiar mediante el sistema de concesiones obras de riego, como la construcción del Embalse Convento Viejo, en la VI Región, el que se adjudicó en el año 2005 por un monto de 105 millones de dólares.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: El lo que respecta a la propiedad y administración de las obras de riego construidas por el Estado, en este periodo se avanzó en forma significativa entregándose a los regantes unas 40 obras, que aún permanecían en poder del Fisco.

e) Agua Potable Rural

- ❖ **Logros y resultados:** Al inicio del periodo la población objetivo de este programa de localidades rurales concentradas alcanzaba a 1.300.000 personas, lográndose en el año 2003 dar cumplimiento al 100 por ciento de cobertura de agua potable rural a esa población. Sin embargo, la población rural concentrada ha seguido aumentando y para dar cobertura a este incremento poblacional sin dotación de este servicio, se ha construido 190 nuevos sistemas, con una inversión aproximada de 45 mil millones de pesos beneficiando a unas 250 mil personas.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se ha establecido un vínculo permanente con los organismos comunitarios a cargo de la administración de los servicios rurales, por medio de una asesoría técnica, administrativa y organizacional, con el objetivo principal de lograr en el mediano plazo la autogestión de los servicios y su plena autosustentabilidad.

f) Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal

- ❖ **Logros y resultados:** Se mejoró el servicio a 73 caletas pesqueras a través de 90 proyectos que beneficiaron directamente a casi 25 mil pescadores, los que representan el 50 por ciento del total de pescadores inscritos en los registros de Sernapesca.
- ❖ Con una inversión de más de 40 mil millones de pesos en el período, los proyectos destacados son la reposición Muelle Pesquero de Mejillones; reposición Infraestructura Caleta Portales de Valparaíso; Mejoramiento Sector Pesquero Artesanal Puertecito de San Antonio; construcción Muelle Pesquero Artesanal Caleta Lo Rojas de Coronel; Mejoramiento Infraestructura Portuaria Productiva de Calbuco; Construcción Caleta de Pescadores de Puerto Aguirre; Construcción Caleta de Pescadores de Melinka y Construcción Caleta de Pescadores de Punta Arenas.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se definió un plan de inversión en infraestructura portuaria pesquera artesanal 2005-2010, determinándose metas de cobertura de infraestructura básica de acuerdo a una clasificación de las caletas a escala nacional.

- ❖ Para regularizar la administración, mantención y conservación de la infraestructura portuaria pesquera artesanal construida, se ha propuesto una ley especial que da reconocimiento legal al Manual de conservación y uso de la infraestructura, con lo cual se entregan importantes incentivos a las organizaciones de usuarios para asumir la responsabilidad de la administración y conservación de la infraestructura, y solicitar la concesión marítima de los terrenos donde se emplazan las obras.

3. MEJOR CALIDAD DE VIDA URBANA

- ❖ Su objetivo es la conformación de ciudades que ofrezcan un mejor nivel de habitabilidad y, en el caso de los grandes centros urbanos, que logren ventajas comparativas dentro del continente. Esto se expresa en intervenciones destinadas a sustentar la red vial estructurante; reforzar el rol funcional y cívico de los centros urbanos, edificación pública, resguardo del patrimonio arquitectónico fiscal y bordes costeros y fluviales; y, finalmente, proteger a los ciudadanos ante crecidas fluviales, aluviones, aguas lluvia y oleaje marítimo.

a) Autopistas Urbanas en Santiago

- ❖ Logros y resultados: Consolidación del sistema de autopistas urbanas en Santiago a través de la licitación a privados de siete autopistas por un monto de dos mil 400 millones de dólares. En marzo del 2006 se encontrarán en operación cuatro autopistas, con aproximadamente 130 kilómetros de vías de alto estándar para mejorar las condiciones de circulación en la ciudad, Costanera Norte, Autopista Central, Vespucio Norponiente y Vespucio Sur. Se encontrarán en construcción el Acceso Nororiente, Acceso Sur a Santiago y El Salto - Kennedy.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Puesta en funcionamiento del sistema de cobro electrónico en flujo libre, Televía, tercero en operación en el mundo y primero de carácter interoperable. Sistemas de control propios de cada autopista, para el monitoreo real y continuo del tráfico.

b) Infraestructura para el Transantiago

- ❖ Logros y resultados: Apoyo mediante infraestructura vial y de transporte público al Plan Transantiago, para descongestionar la capital. Extensión del sistema de concesiones a proyectos de transporte público por un monto de 72 millones de dólares, a través de la adjudicación de estaciones de intercambio modal La Cisterna y Quinta Normal y de la conexión Vial Suiza - Las Rejas.

c) Vialidad Urbana

- ❖ Logros y resultados: Inversión de cerca de 200 mil millones de pesos con fondos públicos en proyectos urbanos que dan continuidad a la red vial estructurante del país en su paso por áreas urbanas, incluyendo el acceso a puertos y aeropuertos. Se destacan la habilitación del Segundo Acceso a Iquique; la ampliación del tramo norte de la Costanera de Antofagasta; el término del mejoramiento de la Ruta 1 en su Pasada por Tocopilla; el mejoramiento del Acceso Sur a Copiapó; la construcción del nuevo Camino Costero que conecta con Av. Altamirano en Valparaíso; importantes proyectos urbanos de Concepción, como son el Puente Llacolén, la ampliación a doble calzada de Av. Las Golondrinas, el mejoramiento del Eje Gran Bretaña y la construcción de la nueva conexión vial Chiguayante - Concepción; el mejoramiento de la Av. Caupolicán y la Costanera del Río Cautín en Temuco; el mejoramiento del Eje Picarte en Valdivia; y en Santiago, destacan el mejoramiento de diversos cruces de Av. Américo Vespucio y la ampliación de Av. La Florida.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión Implementación de la participación ciudadana durante el desarrollo de los proyectos viales urbanos, Como ejemplo de ello, en la solución vial de Las Golondrinas, en la VIII Región, se posibilitó la construcción de mini canchas deportivas y una pista de patinaje bajo la estructura del nuevo camino.

d) Evacuación y Drenaje de Aguas Lluvias

- ❖ Logros y resultados: En este periodo, se elaboraron 30 planes maestros de aguas lluvia para ciudades con más de 50 mil habitantes. En 1998 se reinició la inversión en infraestructura de control de aguas lluvias con financiamiento público, por cerca de 60 mil millones de pesos en el período.

- ❖ Las principales obras de aguas lluvia realizadas en Santiago, con financiamiento sectorial, fueron el Colector Grecia-Quilín, en Peñalolén; el Colector Lo Martínez, perteneciente al Sistema Gran Avenida; el Colector 3 Poniente en Maipú; el Zanjón de la Aguada desde Tobalaba hasta la Autopista del Sol y en el Estero Las Cruces, donde se han efectuado trabajos de mejoramiento entre el camino Lo Echevers y la Ruta 57.
- ❖ En regiones se destaca las obras de saneamiento del Canal El Morro de Talcahuano; el Estero Llau Llau en Punta Arenas y colectores en la X Región, como: el Saneamiento del Estero Lobos en Puerto Montt, colectores del sector Barrios Bajos de Valdivia e intervenciones en la ciudad Satélite de Alerce en Puerto Varas.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión La construcción de colectores de aguas lluvias asociados a contratos de ejecución de concesiones de autopistas urbanas de Santiago, por un monto de 313 millones de dólares, correspondientes a 124 kilómetros de colectores, de los cuales a la fecha ya hay construidos 94 kilómetros.

e) Control Aluvional

- ❖ Logros y resultados: Se han realizado inversiones por un monto de más de ocho mil millones de pesos en dos ciudades del país, para proteger a los habitantes frente a desastres naturales. En Antofagasta, se terminó la construcción de obras de control aluvional para la Quebrada de Salar el Carmen y las obras en la Quebrada La Cadena, lo que representa el 87 por ciento del costo total de la inversión del proyecto de control aluvional para la ciudad de Antofagasta. En Coyhaique finalizaron obras de la Quebrada Mackay y la primera etapa de la Quebrada Las Lengas, del proyecto de control aluvional del cerro Divisadero,

f) Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero

- ❖ Logros y resultados: 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 período se han invertido casi ocho mil millones de pesos en ocho proyectos de las regiones II, V y VII, beneficiando a una población estimada de un millón 500 mil personas.

- ❖ En Antofagasta se terminó el Balneario de Antofagasta, consistente en una playa de 140 metros; y la Costanera Sur, con un paseo peatonal y áreas verdes. Además serán terminadas en el primer semestre del 2006, la playa El Carboncillo y el Balneario Trocadero, con ello se genera un total 540 metros lineales de playa en la ciudad. Se dio término a las obras del Borde Costero de Mejillones, en que se generaron 275 metros lineales de paseo costero, y próximamente finalizan las obras del Balneario Covadonga en Tocopilla. La remodelación del borde costero de la ciudad de Valparaíso se abordó con la construcción del Paseo Wheelwright, entre Caleta Portales y el Muelle Barón, que abarcará cerca de dos mil metros de paseo costero peatonal
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Se ha desarrollado una mejor coordinación interinstitucional, a través de una mesa de Borde Costero, conformada por responsables del Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Bienes Nacionales y la Coordinadora General de Concesiones, la que tiene como orientación el desarrollo del borde costero.

g) Edificación Pública y Patrimonial

- ❖ Logros y resultados: Inversión en diferentes tipos de edificación pública, incluyendo proyectos de infraestructura cultural y patrimonial. Destacan los siguientes hitos: término de la construcción de 61 edificios en el período para la Reforma Procesal Penal; realización de obras nuevas, reposiciones y ampliaciones en 414 establecimientos para la Reforma Educacional; habilitación de un teatro para mil personas en el Centro Cultural Matucana 100 en Santiago; reparación de estructuras e instalaciones del Museo de Arte Contemporáneo; inicio de la construcción Hospital Militar de La Reina, con una superficie de 90 mil m²; término de la construcción de un nuevo edificio de servicios públicos de Concepción en su Barrio Cívico; término de la Biblioteca de Santiago; término a la habilitación del Teatro Regional de Talca.

- ❖ Extensión del sistema de concesiones a proyectos de edificación pública, destacan el término de la construcción de la Plaza de la Ciudadanía en Santiago; el inicio de la construcción del Centro de Justicia en la Región Metropolitana; el término del Estadio Techado del Parque O'Higgins; el término de la construcción de recintos penitenciarios en Alto Hospicio, La Serena y Rancagua, el inicio de la construcción de recintos de los Grupos II, Concepción y Antofagasta, y Grupo III, Santiago, Valdivia y Puerto Montt; y el inicio de la construcción del Puerto Terrestre Los Andes.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Desarrollo de un Programa de Obras de Arte, que tiene como propósito contribuir a mejorar la calidad de vida de la población mediante la incorporación del Arte a los edificios y espacios públicos.

4. CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

- ❖ Como una política permanente del Ministerio de Obras Públicas, se cuenta el mantener el patrimonio que constituyen las obras que construye. En este contexto se contempla la conservación de la infraestructura portuaria, aeroportuaria, defensas de riberas, aguas lluvia, obras de riego y la mantención de la red vial. En el período se ha destinado un 28 por ciento de la inversión total que realiza el Ministerio de Obras Públicas en este concepto, alcanzando los 750 mil millones de pesos en el período.
- ❖ En el caso de la infraestructura vial, esta política permite que un 82 por ciento de la red vial esté en estado regular a bueno, por lo que cerca de 66 mil kilómetros están disponibles para resolver cabalmente las necesidades de desplazamiento, lo que incluye casi la totalidad de la red vial pavimentada y parte importante de la red no pavimentada.

5. OTROS SERVICIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

a) Superintendencia de Servicios Sanitarios

- ❖ El sector sanitario chileno ha sufrido transformaciones de consideración durante los gobiernos de la Concertación. Producto de ellas, hoy las coberturas de agua potable, alcantarillado y tratamiento de aguas servidas son propias de un país desarrollado; la cobertura urbana de agua potable supera el 99,7 por ciento y la de alcantarillado el 95 por ciento. Por su parte, la cobertura de tratamiento de aguas servidas aumentó desde 21 por ciento el año 2000 a 72 por ciento el año 2005.

- ❖ Asimismo, los indicadores de calidad de servicio cumplen con estándares de clase mundial en materia sanitaria, considerando que el porcentaje de clientes con fallas en el servicio se ha reducido desde 5 por ciento el año 2000 a 1,4 por ciento el año recién pasado.
- ❖ Lo anterior ha sido posible gracias a la permanente actualización y control de los planes de inversiones de las empresas sanitarias. El año 2005 se logró actualizar el 95 por ciento de los planes de inversión del país, así como también controlar su ejecución en prácticamente todo el territorio nacional.
- ❖ En cuanto a la operación de los servicios, durante el año 2005 se realizaron 7.360 atenciones a público correspondientes a reclamos y consultas, además de 4.664 atenciones a través del Centro de Llamados y 1.582 inspecciones en terreno originadas en denuncias de los propios ciudadanos.
- ❖ En el ámbito del cuarto proceso tarifario nacional, durante 2005 se inició la vigencia de nuevas tarifas de 20 empresas sanitarias, entre las que figuran Aguas Andinas y ESVAL. Además, se continuó con el desarrollo de estudios tarifarios que involucran a ocho regiones del país, cuyas tarifas entrarán en vigencia durante 2006.
- ❖ En materia ambiental, se impulsó un plan de acción para enfrentar la próxima entrada en vigencia de la normativa que regula las descargas de residuos industriales líquidos, en septiembre de 2006. En ese contexto se fiscalizaron efluentes de 91 plantas de tratamiento de aguas servidas y mil 944 establecimientos industriales y se comenzó la elaboración de un catastro de las industrias que generan residuos líquidos.
- ❖ Como resultado de los programas de fiscalización ejecutados, durante el año 2005, se aplicaron 73 multas por un monto de más de dos mil cuatrocientos millones de pesos. La mayor parte corresponde a sanciones a establecimientos Industriales, principalmente por no informar respecto los residuos industriales que descargan a cuerpos de aguas superficiales.
- ❖ Dentro de la nueva normativa que rige el sector destacan las siguientes:

1. Decreto MOP N° 214/05, que reglamenta el artículo 67° del DFL MOP 382/88, sobre la obligación de licitar públicamente la adjudicación de bienes y servicios cuando los montos de las operaciones superen las 5.000 UF o bien, las 500 UF cuando concurren al proceso empresas relacionadas.
2. Ley N° 20.038 que introdujo modificaciones al DFL/MOP N° 382/88 que hace obligatorio el llamado a licitación respecto de áreas urbanas que carecen de concesión sanitaria cuando lo solicita el MINVU, tratándose de viviendas sociales de hasta 750 UF.

b) Instituto Nacional de Hidráulica

- ❖ Logros y resultados: El Instituto Nacional de Hidráulica, es el organismo de investigación aplicada del Estado, encargado mediante la ejecución de estudios, investigaciones y proyectos, de garantizar seguridad, eficiencia y economía a las obras de infraestructura hidráulica proyectadas.
- ❖ En el período 2000-2006 ha tenido activa participación en proyectos relacionados con diseño de obras de infraestructura portuaria, riego y mineras; mejoramiento de caletas pesqueras y análisis de agitación de puertos comerciales. También ha participado en proyectos de evacuación de aguas lluvias y estudios de socavación de puentes y obras de protección fluvial. Estas actividades han sido abordadas tanto con trabajos de terreno como con modelación física y/o numérica. Además se diseñó y construyó un Banco de Experimentación de Sumideros de Aguas Lluvias, único en Latinoamérica.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión: Se ha posicionado al INH en el medio nacional e internacional, como una institución de excelencia en la investigación aplicada en las disciplinas hidráulicas y por que su quehacer en el país que es un aporte sustancial al aprovechamiento y uso del recurso hídrico y de las obras de infraestructura asociadas.

c) Dirección General de Aguas

- ❖ Logros y resultados: Durante el 2005, después de trece años de tramitación, se publicó la Ley N° 20.013 que modificó el Código de Aguas, en aspectos relacionados con la solicitud de derechos de aprovechamiento; patente por no uso del agua; remate de derechos y registro de derechos; a la vez que se le otorgan a la Dirección General de Aguas nuevas facultades relacionadas con cauces naturales, donde no existan organizaciones de usuarios o Junta de Vigilancia legalmente constituidas.
- ❖ Por otra parte, la DGA podrá reservar caudales ecológicos en los ríos de hasta un 20 por ciento del caudal medio anual e incluso hasta un 40 por ciento en casos especiales; y en zonas declaradas de escasez; y por un período de seis meses, podrá autorizar extracciones de aguas subterráneas o superficiales desde cualquier punto, sin necesidad de constituir el derecho y sin respetar el caudal ecológico.
- ❖ Se establecieron y fijaron nuevas normas de exploración y explotación de aguas subterráneas. Se ha avanzado sostenidamente en la protección, con una visión sustentable del recurso hídrico subterráneo, mediante la dictación de declaración de áreas de restricción en aquellos acuíferos más comprometidos por su explotación.
- ❖ Se ha logrado modernizar la Red Hidrometeorológica y de Calidad de Aguas de la DGA a escala nacional, mediante la implantación de nuevas tecnologías de información en la recepción, procesamiento y difusión de la información, permitiendo la entrega en tiempo real y en línea de la información de ríos y lagos en 150 puntos, a los usuarios del recurso hídrico para su mejor gestión. Asimismo, se aumentó un 70 por ciento la cantidad de solicitudes resueltas relativas a derechos de aprovechamiento de aguas.
- ❖ Experiencias relevantes de gestión Se está implementando un nuevo sistema de tramitación electrónica de solicitudes de derechos de aprovechamiento de aguas que permitirá a cualquier persona natural o jurídica realizar una tramitación completa de su solicitud a través del sitio web DGA.

III. PROGRAMACIÓN 2006-2010

1. PRIORIDADES MINISTERIALES LEGISLATIVAS Y DE GESTIÓN

a) Salto Modernizador de la Institución

- ❖ Durante el periodo 2006 - 2010 se avanzará en fortalecer la institucionalidad del Ministerio de Obras Públicas. Fortalecimiento institucional en términos de mejorar la gestión de proyectos, su eficacia y eficiencia. Este cambio consistirá en crear instancias y roles independiente para la Planificación, Gestión y Fiscalización. En términos concretos durante este periodo se realizarán las siguientes acciones:

- ❖ Generar las bases para una transformación profunda del Ministerio, que adapte al sector público a las nuevas exigencias de Chile de hoy y del mañana, incorporando las mejores practicas internacionales en estrecha relación con sus trabajadores. El objetivo es generar un "andamiaje" estatal eficiente, moderno, en suma, que garantice las condiciones para dar avances cualitativos de acuerdo al desarrollo del país.

- ❖ Separar las funciones en el ámbito de las Concesiones, creando dos directorios, uno relativo a la gestión y el otro en control y fiscalización; además de generar un directorio en el Ministerio, cuyo objetivo será coordinar en forma coherente las inversiones de los distintos servicios, mejorando la sinergia que pueda darse, dándole un rol importante a la planificación de tal forma que la infraestructura realmente mejore la competitividad económica y la calidad de vida de los chilenos; y ser riguroso con la fiscalización de las obras en explotación o uso.

- ❖ Crear una entidad reguladora de infraestructura, la cual tendrá la función de velar que se cumplan los compromisos de estándares y niveles de servicio de las obras públicas sectoriales y concesionadas; vigilando la calidad de los servicios y estándares comprometidos; siendo la instancia o ventanilla única para que los ciudadanos puedan exigir sus derechos y realicen sus reclamos.

- ❖ Cambios legales, con la finalidad de adecuar la normativa actual a las exigencias actuales y futuras, con el objeto de reducir o eliminar las posibles contrariedades entre mandante y mandatario. De esta forma, se propondrán modificaciones a la normas de licitación de Concesiones y del Ministerio y se colocará un tope a las modificaciones de los convenios complementarios que negocia el Ministerio de Obras Públicas con las concesionarias, cuando se incorporen obras al contrato original.

b) Planes territoriales y de ciudades

- ❖ Los compromisos en el área de la Planificación Territorial para el periodo son:
- ❖ Generar Planes Directores de Infraestructura por territorios específicos, con una visión prospectiva a 20 años, en estrecha relación con los actores territoriales.
- ❖ Generar Planes Directores de Infraestructura para las 25 principales ciudades.
- ❖ Potenciar la Comisión Interministerial Ciudad - Territorio con la finalidad de coordinar las acciones del territorio y a su vez generar para el final del periodo una propuesta en torno a crear una institucionalidad adecuada a los objetivos planteados.

c) Plan de Conservación

- ❖ El Ministerio, responsable del patrimonio nacional de infraestructura pública, ha definido como uno de sus objetivos claves para el período, el fortalecimiento de la estrategia de conservación de la infraestructura, manteniendo controlado el nivel de riesgo y el nivel de servicio que ella presta con estándares predefinidos, para satisfacer en forma adecuada los requerimientos que demanda el fortalecimiento de la competitividad del país y el mejoramiento de la calidad de vida de los chilenos.
- ❖ La estrategia contempla por una parte aumentar la eficiencia en conservación y por otra la eficacia de la misma, estimándose un crecimiento de un cinco por ciento de los recursos sobre la base presupuestaria del año en curso.
- ❖ En este contexto, se diseñará una política de mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria, portuaria y de obras de riego que reconozca la disponibilidad de fondos públicos, como también considere la participación del sector privado en esta actividad. Así se cumplirán las promesas de calidad que se han establecido a través de los estándares prometidos a la comunidad.

- ❖ Como primera tarea se abordará la construcción del catastro de obras en situación de riesgo, instrumento fundamental para prevenir accidentes directamente relacionados con ausencia de conservación de la infraestructura. Se proyecta sobre la base de este catastro, levantar un Programa de Obras de Emergencia por 30 mil millones de pesos aproximadamente, en adición al Programa de Reposición de Puentes que el Ministerio inició durante el año 2005.
- ❖ Luego, con la identificación de recursos requeridos tanto para reposiciones como conservación de la infraestructura y según condiciones de demanda en las redes asociadas, se analizará la factibilidad de implementar el cobro de peajes a través del sistema de concesiones para hacerse cargo de estas necesidades. En estos casos se trabajará con los gobiernos regionales en la definición de la mejor solución, que contemple el uso de este instrumento o planteándose requerimientos de financiamiento locales con o sin participación privada. En el caso de las grandes urbes se implementará una estrategia análoga a trabajar con los Municipios.
- ❖ Adicional a la conservación realizada a través de terceros, se mejorará la institucionalidad de la Administración Directa, generando unidades de servicio y programas de trabajo explícitos, que permitan mejorar la gestión de sus funciones.
- ❖ Finalmente, es importante destacar que a objeto verificar la infraestructura sea conservada de acuerdo a estándares predefinidos, se implementará el control de un ente independiente que vele por el cumplimiento de éstos.

d) Fortalecimiento de la Gestión de Recursos Hídricos

- ❖ El agua es un recurso escaso, tiene usos alternativos que compiten entre ellos, lo que exige coordinación de todos los actores. Se avanzará en el manejo integrado de cuencas, para lo cual se realizarán algunas experiencias pilotos que permitan aprender, utilizar la institucionalidad existente, potenciar herramientas de planificación y coordinación existentes, para finalmente aplicar experiencias internacionales del uso de la infraestructura de las cuencas con finalidades recreativas o turísticas.

- ❖ En el ámbito más específico hay que preocuparse de: mejorar la fiscalización en el cumplimiento de las normas de emisión; dictación de las normas de calidad objetivo (CONAMA); aplicación del nuevo Código de aguas (capacidad de policía de la DGA); fortalecer la capacidad de estudio de la institucionalidad pública (acopio de información); abordar la institucionalidad del agua potable rural, así como del saneamiento rural; revisar el diseño institucional de aguas lluvias; y corregir algunas distorsiones del marco regulatorio del sector sanitario

2. PRIORIDADES MINISTERIALES EN MATERIA DE INVERSIÓN

- ❖ Los dos objetivos ministeriales, mejor calidad de vida y apoyo a la competitividad de los sectores productivos, plantean desafíos específicos para el período, situación de la que se da cuenta en esta sección. Así también se identifican las principales líneas de acción que caracterizarán el quehacer de la Superintendencia de Servicios Sanitarios y del Instituto Nacional de Hidráulica.

a) Mejor Calidad de Vida

- ❖ Para mejorar la calidad de vida de todos los chilenos las acciones del Ministerio de Obras Públicas se pueden diferenciar en dos áreas de impacto territorial, aquellas que se localizan directamente en las zonas urbanas, afectando la calidad de vida en las ciudades, y aquellas que influyen en la calidad de vida del mundo rural.

-Calidad de vida en ciudades

- ❖ La concentración de la población en las ciudades plantea el desafío de atender demandas que impactan directamente en el mejoramiento de la calidad de vida de la gran mayoría de los chilenos, demandas que en general plantean desafíos relevantes por un lado en el financiamiento de las respectivas obras, en el compromiso con los ciudadanos en proveer de la institucionalidad que vele por sus intereses y cumplimiento de los compromisos del estado y la mejora de la coordinación interinstitucional de los diversos actores que desde el sector público ayudan a hacer ciudad.

-Infraestructura para el transporte urbano

- ❖ Se requiere seguir disminuyendo los tiempos de viaje a través de rutas cada vez más expeditas así como aumentar la seguridad de las vías urbanas con segregación de vías de transporte de carga.
- ❖ Se intervendrá en las principales urbes del país, promoviendo terminar en el período la construcción de obras ya iniciadas, como el mejoramiento de la Av. Salvador Allende y de la Costanera en Antofagasta; la ampliación de la Ruta 25 para circunvalar Calama; la construcción de enlaces en los cruces Cuatro Esquinas y Videla con la Ruta 5 entre Coquimbo y La Serena; la ampliación de la Ruta 60 Ch en su pasada por el área urbana de Viña del Mar; y los túneles del nuevo acceso sur al puerto de Valparaíso por Camino La Pólvora.
- ❖ El inicio de nuevos proyectos estará muy condicionado a la disponibilidad de recursos para su materialización, motivo por el cual se promoverá una estrategia de financiamiento a través del sistema de Concesiones cuando sea pertinente y en otros casos, una asociación con los gobiernos regionales para una materialización más oportuna de estas inversiones.
- ❖ El Ministerio dispone de una cartera de posibles obras a iniciarse en el período, sujetos a esta disponibilidad de recursos, como son la circunvalación Río Claro en Talca; la ampliación del paso inferior de Ferrocarril Av. Presidente Ibáñez en Linares; la habilitación de la Circunvalación a la Ciudad de Parral; la construcción del nuevo By Pass a Penco; el mejoramiento de la Rotonda General Bonilla en Concepción; el mejoramiento de la pasada urbana en Victoria; la ampliación a doble calzada del acceso Norte a Temuco; la reposición del Puente Rodrigo Bastidas en Villarrica; la construcción del Puente Caucau en Valdivia; la construcción del Puente Algarrobo en Osorno; el mejoramiento del Acceso Norte a Puerto Montt.; y el mejoramiento de la Ruta G-30 Cerrillos-Lonquén en Santiago.
- ❖ En tanto, en Santiago, se pondrá en operación el sistema completo de siete autopistas, terminando la construcción de las tres autopistas faltantes, para alcanzar los 220 kilómetros de autopistas. Además, se estudiará una solución para dar continuidad en estándar de autopista al Anillo Vespucio, además de corregir las conexiones entre las autopistas urbanas.

- ❖ Por otra parte, en la infraestructura para el Transantiago con fondos sectoriales, se terminará la habilitación Conexión Blanco Encalada - Arica y la construcción del corredor de transporte público Avenida Grecia. Además se iniciará la construcción de los corredores J.J. Pérez y Vicuña Mackenna y se licitará, a través del sistema de concesiones, el corredor Av. Santa Rosa y la construcción de estaciones de trasbordo Transantiago.

-Protección ante riesgos naturales

- ❖ En general la infraestructura de las ciudades no ha estado al nivel requerido para hacer frente a problemas de eliminación de aguas lluvias, evitando así inundaciones y daños a la vida y la propiedad, ni para hacer frente a los riesgos de la naturaleza ante eventos como aluviones, oleajes y otros. Estas materias siguen siendo desafíos que el Ministerio de Obras Públicas plantea reforzar a través de soluciones que velen por una adecuada asignación de recursos, promoviendo que los costos sean absorbidos en las mismas ciudades evitando así subsidios cruzados entre ciudades o desde la ruralidad.
- ❖ En materias de evacuación y drenaje de aguas lluvias, la principal tarea que se abordará será la creación de la institucionalidad que permita recuperar los costos de los usuarios, evaluando alternativas de concesiones de tarifa predefinida o de modelos de negocio análogos a las concesiones sanitarias, promoviendo en una primera instancia que sean las mismas Sanitarias el vehículo utilizado para el cobro de los servicios, a objeto de tener mayor eficiencia en el sistema evitando encarecer los costos administrativos del mismo.
- ❖ Así, si bien hoy el Ministerio cuenta con el respaldo de la ley 19.525 de 1997 para abordar las soluciones a los problemas de aguas lluvias se ha planteado una modificación a la Ley, actualmente en el parlamento, destinada principalmente a legislar sobre las modalidades de financiamiento para ejecutar este tipo de infraestructura. De no ser posible efectuar esta modificación legal, se deberá mejorar aspectos institucionales y regulaciones que no fueron abordadas en la ley original y que son complementarias.

- ❖ No obstante lo anterior, el Ministerio ha avanzado en el caso de Santiago en el desarrollo de obras de colectores vinculados a concesiones de transporte urbano, dada la sinergia y oportunidad de la intervención física con este tipo de infraestructura y en regiones principalmente en cauces de disposición final. Así, durante este período, se finalizarán las obras de colectores de evaluación de aguas lluvias asociadas al Acceso Sur de Santiago, además se concluirán las obras del sistema Barrios Bajos en Valdivia y del Estero Lobos en Puerto Montt. Además se construirá el Colector Alameda de Rancagua y el sistema de disposición final de la ciudad de Temuco.
- ❖ En el ámbito del control aluvional, se contempla la construcción de obras en la Quebrada de Macul en Santiago y dar término a los proyectos de control aluvional en las ciudades de Antofagasta y Coyhaique.

-Espacios de Uso Público

- ❖ Una tercera área de intervención del Ministerio en la promoción de una mejor calidad de vida, es la creación o adecuación de los espacios de uso público ya sea a través de financiamiento sectorial o de Concesiones.
- ❖ Es importante destacar que se promoverá la incorporación de estándares en las obras urbanas que permitan generar espacios o atributos valorados por la ciudadanía ya sea por la generación de áreas verdes, por el desarrollo de nuevos espacios de esparcimiento o de mejora de espacios de trámites o interacción de los ciudadanos con el estado.
- ❖ Así, a este objetivo confluyen tanto las obras viales; de aguas lluvias y aluvionales ya comentadas, como la infraestructura asociada al mejoramiento de los bordes costeros; y la edificación pública.
- ❖ 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 catorce ciudades a lo largo de todo el país, para lo cual se generarán mecanismos de asociación público privado para el financiamiento de los proyectos.

- ❖ Por otra parte, en materia de Edificación Pública y Patrimonial durante este gobierno se terminará la construcción del Hospital Militar en Santiago. Además, a través del sistema de concesiones, se dará término a la construcción del Centro de Justicia, de los Grupos Penitenciarios II y III, y a la construcción del Puerto Terrestre Los Andes. Se licitará el Grupo IV del Programa de Infraestructura Penitenciaria.
- ❖ En el programa de Concesiones de centros hospitalarios se modificará el modelo, apuntando a redefinir los costos y riesgos que asumirán los privados respecto del equipamiento hospitalario, que es muy dinámico en términos tecnológicos. Corresponde a un programa de licitaciones por 420 millones de dólares en diversos centros hospitalarios. La primera licitación sería el Complejo Hospitalario Salvador Infante, para luego continuar con el Complejo Hospitalario Barros Luco Tradeau - Exequiel González Cortés; el Hospital Sótero del Río y un Nuevo Hospital de Maipú. Concesiones que mantendrán a los privados en los servicios complementarios, infraestructura industrial y física, pero no en los servicios médicos.

-Calidad de vida en el mundo rural

- ❖ Finalmente, es importante destacar los esfuerzos que se han realizado a la fecha en el ámbito de la mejora de la calidad de vida de la población rural tanto a través de la provisión de agua potable como de mejora de la conectividad. Sin embargo, es necesario seguir avanzando con estándares que den cuenta de mejora en la calidad de vida como del cuidado de los ecosistemas y la calidad de los suelos. Esto no sólo es relevante por razones de equidad y de un claro compromiso social, sino que también por las crecientes exigencias ambientales en el ámbito de la vida rural.
- ❖ En esta orientación se torna clave proveer a la población rural de sistemas de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas y solucionar problemas de áreas que habiendo sido rurales se encuentran hoy dentro de los límites urbanos y no son atendidas por las Empresas Sanitarias. Para implementar estas soluciones en los próximos años, es estratégico establecer previamente el cambio institucional que el agua potable rural requiere, de modo de abordar las inversiones con una adecuada sustentabilidad organizacional como financiera.

- ❖ Por otra parte, a través de la estrategia ya enunciada de privilegiar la conservación de la infraestructura, se abordará un plan de conservación rural que permita satisfacer en forma adecuada la mantención de las vías que sin ser estructurantes desde el punto de vista productivo, son claves en la conectividad de las personas tanto entre ellas como con los centros de servicio y de trabajo, ayudando por ende además a reducir la pobreza rural. En esta perspectiva se incluyen tanto caminos como puentes, rampas y balsas de trasbordo.
- ❖ Complementando lo anterior, se continuará con el Programa de caminos básicos, consolidando principalmente el modelo de aporte del Gobierno Regional y Municipios para la incorporación de nuevos caminos que formen parte del programa; no obstante, continuar con la ejecución de este tipo de obras con recursos sectoriales. Además se establecerá un plan de gestión de mantenimiento de Caminos Básicos ya realizados.
- ❖ Especial nota requiere el programa de Infraestructura Portuaria de Conexión, con cuyos resultados se aborda fundamentalmente mejorar la calidad de vida de personas que viven en zonas aisladas.
- ❖ Los proyectos incluidos en este programa corresponden principalmente a rampas de conexión y/o muelles y refugios si corresponden. Con los primeros se otorga un mayor grado de seguridad y operación en el embarco y desembarco, menores tiempos de espera, un mejor nivel de servicio y menores tiempos perdidos en la operación de las embarcaciones, en tanto que con los segundos se protege a los usuarios de las inclemencias del tiempo (lluvia, viento, nieve) y se provee servicios básicos cuando es factible y necesario. Todo lo cual facilita el desplazamiento de los habitantes del país y por ende les permite acceder de alguna forma o de mejor manera, a centros de abastecimiento y servicio, con todos los beneficios que eso implica (intercambio comercial, acceso a salud y educación, sentido de pertenencia al país, fomento al turismo, principalmente.).

- ❖ El programa de inversión 2006-2012 para Infraestructura Portuaria de Conexión está compuesto por la cartera de localidades aisladas con sus proyectos asociados y por el conjunto de localidades que dan continuidad territorial a la zona. Se contempla intervenciones en 54 localidades y beneficiarán directamente a más de 5.300 pobladores.

b) Apoyo a la competitividad y conectividad estratégica

- ❖ La competitividad del país requiere de un apoyo estratégico al fortalecimiento de los sectores productivos como a su inserción en el mundo globalizado, correspondiendo al Ministerio de Obras Públicas proveer de la infraestructura de carácter público que para este fin se requiera, implementando la mejor solución desde la perspectiva de oportunidad, estándares y financiamiento que corresponda.
- ❖ El logro de lo expuesto anteriormente plantea desafíos de diversa naturaleza, destacándose la coordinación interinstitucional como uno de los más estratégicos a abordar en los próximos años. Así, a modo de ejemplo, se plantea desde ya que junto con el Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad se realizarán estudios de clusters claves para la economía del país abordando dentro de ellos, materias como el levantamiento y análisis de los sistemas logísticos involucrados cuyos costos, a través de una adecuada solución de transporte intermodal, pueden ser reducidos. En esta perspectiva cobra relevancia la visión de sistemas integrados, la promoción del cabotaje y la participación de privados, materias que formarán parte de la estrategia ministerial en este ámbito de acción.

-Apoyo al sector turismo

- ❖ Al nivel de sectores de la economía chilena, uno que ha experimentado un auge destacado en los últimos años y que ha logrado posicionarse como de alto atractivo a nivel internacional - es el de turismo, en especial el turismo de intereses especiales. En este accionar el Ministerio ha realizado a la fecha inversiones relevantes desarrollando infraestructura que atiende a la diversidad que el paisaje y el relieve otorga, abarcando tanto la costa como el desierto y la montaña, los lagos, los hielos y las tierras insulares.

- ❖ A objeto de avanzar en consolidar el aporte al sector se privilegiarán la red en torno a San Pedro de Atacama; la Ruta Interlagos y la Ruta 160, permitiendo incorporar la zona costera del Bío Bío al turismo principalmente nacional.
- ❖ También se reconoce la necesidad de avanzar en atender una demanda insatisfecha por esparcimiento en la zona central, situación que deberá ser analizada y abordada en forma conjunta con otros actores del sector Turismo.
- ❖ Una materia transversal a todo el quehacer ministerial pero que debe ser atendida en forma diferenciada en este sector, es la definición e implementación de estándares de seguridad adecuados a la demanda turística en donde la estacionalidad y los peak son intrínsecos al mismo. Así, a modo de ejemplo se debe reconocer la carga que se impone a los sistemas de transporte viales, aeroportuarios, lacustres y fluviales cuando arriban cruceros en puertos como Chacabuco, Punta Arenas, Puerto Montt, Arica, o cuando son períodos de alta demanda en San Pedro de Atacama, la Ruta Austral y la Ruta Interlagos.
- ❖ En esta misma línea, es importante destacar la promoción de estándares de construcción diferenciados según el uso de la infraestructura de conexión, proyectando así por ejemplo una Ruta Austral en la región de Los Lagos con conectividad para vehículos livianos, dado que el transporte de carga será atendido a través del modo marítimo.
- ❖ Adicional a las áreas prioritarias de inversión ya mencionadas, destacan las próximas licitaciones de concesiones de los aeropuertos de Temuco y Puerto Montt, ocasión en que se planteará la implementación de nuevos estándares de servicio.
- ❖ Finalmente, se promoverá a través del sistema de Concesiones y en forma coordinada con instituciones como CONAF y Agricultura, explorar la factibilidad de establecer un Programa de Concesiones de Parques de Naturaleza, abriendo así una oferta de turismo con estándares internacionales.

-Apoyo al sector agrícola

- ❖ Otro de los sectores de la economía en que tradicionalmente el Ministerio ha apoyado a través del desarrollo de infraestructura, es sin duda el agrícola, el cual enfrenta desafíos de reconversión productiva y de fortalecimiento del posicionamiento de Chile como una potencia alimentaria.
- ❖ Para este sector temas como la aparente baja disponibilidad del recurso hídrico o la baja eficiencia de los sistemas de riego, son materias que serán abordadas con especial énfasis durante el período. Dentro de las líneas de acción más relevantes se tiene:
 - Estudiar las principales cuencas del país a objeto de promover un uso más eficiente del recurso ante las demandas de los diversos sectores de la economía.
 - Fortalecer la capacidad fiscalizadora de la Dirección General de Aguas con el fin de aplicar en forma exhaustiva los estándares que establece el nuevo código de aguas.
 - Regularizar el significativo retraso existente en la aprobación de derechos de agua, que en parte atiende a la convocatoria de regularización efectuada ante la reciente aprobación del nuevo código.
- ❖ Junto con las materias anteriores que atiende fundamentalmente a la gestión del recurso hídrico, se abordará el mejoramiento y desarrollo de infraestructura para el agua a través de dos ejes de acción.
- ❖ El primero de ellos consiste en impulsar un programa de mejoramiento de los sistemas medianos de riego, orientado a aumentar la eficiencia de los sistemas existentes, en cuya implementación deberán confluir tanto la institucionalidad pública como los regantes e instancias del gobierno local. Se terminarán los estudios de diseño de ingeniería de las obras de regulación en el valle del río Lluta, en la I Región y los valles de Ligua y Petorca, en la V Región.

- ❖ En el segundo eje, se avanzará en el desarrollo de grandes obras de riego a objeto de apoyar la competitividad de sectores agrícolas emergentes, destacando un avance sustantivo en la construcción del embalse El Bato y el inicio del embalse Ancoa, en la medida que se logre oportunamente la firma de compromiso de los regantes. Se ha programado dar término y entregar en operación a sus usuarios los sistemas de riego Valle del Choapa con diez mil ha, Laja Diguillín, con 44 mil ha, y Faja Maisan con siete mil ha., todos ellos financiados sectorialmente. Por otra parte, se dará término a la construcción del embalse Convento Viejo en la VI región con capitales privados, a través de concesiones. Además, durante el período, se estudiará la modalidad de financiamiento para la construcción de los Embalses Puntilla del Viento y Punilla, en la V y VIII regiones, respectivamente y se avanzará en los estudios requeridos.
- ❖ Finalmente, otra área de intervención del Ministerio de Obras Públicas en pos de apoyar al sector agrícola, es sin duda el proveer de la conectividad requerida para el competitivo desempeño de la cadena logística que el sector requiere y que será atendida tanto en materia de estándares de construcción como de conservación, en consistencia con la estrategia exportadora del sector.

-Apoyo al sector forestal

- ❖ En materia de sectores exportadores se ha ganado un lugar relevante dentro de la economía nacional el área forestal, reconocido internacionalmente tanto por la calidad de sus productos como de sus prácticas de gestión del recurso. Este posicionamiento ha permitido que las empresas forestales extiendan sus áreas de acción, habiéndose incorporado recientemente plantaciones en sectores de la región del Libertador Bernardo O'Higgins, el Maule y Los Lagos, imponiéndose nuevas demandas sobre la estructura vial existente y que conllevan a plantearse el fortalecimiento de estrategias conjunta con el sector para el cofinanciamiento de contratos de largo plazo que den el estándar de construcción y de conservación requerido.

-Apoyo al sector minero

- ❖ No se puede no mencionar el sector exportador por excelencia de la minería, el cual suma a su tradicional competitividad la proyección de ventajosos precios en los próximos años. Esta situación en el mercado puede conllevar a validar la factibilidad de proyectos mineros - e incluso a adelantarlos- lo que requiere estar atento a nuevos requerimientos que su logística requiera, promoviendo en su satisfacción estrategias de trabajo muy estrechas con el sector que debieran reflejarse en convenios de colaboración.

-Apoyo a la actividad pesquera

- ❖ Finalmente, un sector que no es tan gravitante dentro de la canasta exportadora del país pero que da cuenta de un interesante nivel de actividad así como de satisfacción de importantes necesidades alimentarias en el país, es la pesca artesanal.
- ❖ La inversión 2006 - 2010 para el Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal está compuesta por la cartera de proyectos en las Caletas Pesqueras Regionales; Caletas Locales; Caletas Emergentes Concentradas; Caletas Emergentes, incluyendo, además, los compromisos de arrastre cons tituidos, principalmente, por caletas incluidas en Convenios de Programación.
- ❖ Al año 2010, con una inversión total de más de 32 mil millones de pesos se logrará el objetivo del programa, llegando a un 100 por ciento de infraestructura portuaria pesquera artesanal básica en las caletas de acuerdo a la clasificación anterior, las que corresponden a 69 caletas pesqueras que representan el 99 por ciento del desembarque pesquero artesanal nacional y el 85 por ciento de pescadores artesanales registrados. El programa favorecerá a más de 19 mil beneficiarios directos.

-Conectividad estratégica

- ❖ Adicional al fortalecimiento de la competitividad de los sectores productivos, es relevante plantear avances proyectados en infraestructura de conectividad estratégica, que por una parte permiten proyectar a Chile dentro de mundo globalizado y por otra resolver situaciones de conectividad e integración local.

- ❖ Destaca en materia de conectividad que en la Ruta 5 se extenderá el estándar de autopista al resto del país que no cuenta con una concesión, a través de la licitación de los tramos La Serena - Caldera y Puerto Montt - Pargua; y del estudio de una nueva modalidad de concesión asociada a la conservación de infraestructura existente de la Ruta 5 al norte de Caldera.
- ❖ Lo anterior se complementa con el desarrollo del proyecto Puente Bicentenario en Chiloé - materia que deberá definirse una vez terminada la fase actual de validación de parámetros, ingeniería de detalle, propuesta financiera y de constructibilidad que realiza la empresa Consorcio Puente Bicentenario- y el mejoramiento del trazado de la Ruta 5 en la isla de Chiloé.
- ❖ Adicionalmente se seguirá avanzando en los ejes transversales, en los cuales los corredores internacionales son fundamentales en la consolidación de la integración con nuestros vecinos, esto se materializará en inversiones en diversos pasos fronterizos, siendo los más relevantes Cristo Redentor y Pehuenche. Otros pasos de alto interés local contarán con importantes inversiones como es el caso de Mamuil Malal en la región de la Araucanía, el cual además contribuirá en forma significativa al turismo regional.
- ❖ También en rutas interurbanas destaca que durante este período se pondrá en operación la concesión Camino Internacional, Ruta 60 Ch y además, se desarrollará un programa de licitaciones de proyectos viales por concesiones que incluirá, entre otros: Conexión Vial Cuesta La Dormida; Conexión Vial entre Melipilla y el Camino de la Fruta; Ruta 66 Camino de la Fruta; Ruta 160 Coronel - Lota - Arauco y Autorruta Puchuncaví - Concón. Muchos de estos caminos contribuyen en paralelo al fortalecimiento de la competitividad de diversos sectores de la economía.
- ❖ Finalmente dado lo extenso y fragmentado de nuestro territorio, cobra especial relevancia comentar los avances proyectados para el período en materia aeroportuaria - Aeropuertos Internacionales y de cobertura nacional- ámbito clave para la conectividad estratégica como local.
- ❖ En este período se dará término a la construcción del terminal de Arica y se licitará, adjudicará y construirá un nuevo aeropuerto en la IX región.

- ❖ En consideración a que a inicios del año 2008 se terminan las actuales concesiones de los Aeropuertos El Tepual de Puerto Montt y Diego Aracena de Iquique y que por lo tanto deberán ser licitadas nuevamente, se incorporará en las nuevas licitaciones, como obligación del concesionario, no sólo responsabilidad sobre la infraestructura vertical, los terminales, sino también sobre la horizontal, las pistas.
- ❖ Estas labores corresponden a ampliaciones de pistas existentes, pero principalmente debieran corresponder a la conservación mayor (reposiciones) y rutinaria (pistas, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento), que actualmente realiza el Ministerio, a través de la DAP, con recursos sectoriales. Cabe hacer mención que para el caso del Aeropuerto Desierto de Atacama (en Copiapó), recientemente construido (pistas y terminal) por el sistema de concesiones, se incorporó la conservación rutinaria. Este programa permitirá al Estado de Chile liberar recursos sectoriales para mantener en forma óptima tanto los aeropuertos que no están concesionados como la red de Pequeños Aeródromos para zonas aisladas.

c) Otros Servicios del Ministerio de Obras Públicas

-Superintendencia de Servicios Sanitarios

- ❖ No obstante el marco regulatorio vigente ha permitido logros incuestionables en materia de coberturas y calidad de servicio, los mercados son altamente dinámicos y la normativa debe perfeccionarse continuamente con el objeto de contar con reglas del juego más claras y justas para todos los actores involucrados, manteniendo los objetivos originales de racionalidad económica y transparencia.
- ❖ Sin duda los procesos de fijación de tarifas de los servicios de utilidad pública son complejos, pero dicha complejidad no puede ser tal que confunda las reglas del juego. Por el contrario, mientras más claras y oportunas, menores son las potenciales discrepancias que pueden surgir entre el organismo regulador y la empresa regulada, lo que en definitiva beneficia a toda la población.

- ❖ Con ese sentido, la normativa vigente debe ser perfeccionada en cuanto a aclarar ciertas temáticas que han producido controversias en procesos tarifarios anteriores, como son las referidas a las sinergias que pueden generarse por la operación de un grupo empresarial en distintas empresas, a la transferencia de costos entre servicios regulados y no regulados y a la certificación de la información que deben transparentar las empresas. Asimismo, deben ser perfeccionados los mecanismos actuales de resolución de conflictos, evitando que estos recaigan en la práctica en una sola persona.
- ❖ Además del perfeccionamiento al marco regulatorio, otro crucial desafío que enfrentará el gobierno el año 2006, será la entrada en vigencia en el mes de septiembre de la normativa ambiental que regula el DS SEGPRES N°90/00, referido a las descargas de residuos líquidos a cursos y masas de aguas superficiales. Ello implicará un aumento significativo del universo de establecimientos industriales a fiscalizar por lo que es fundamental cumplir con la meta trazada de generar un catastro de industrias sujetas al cumplimiento de la norma en referencia, y la aplicación de una política de fiscalización altamente eficiente.
- ❖ En el ámbito de la fiscalización, un aspecto central donde debe ponerse mayor énfasis dice relación con el cumplimiento de los planes de inversiones, por cuanto una de las metas emblemáticas trazadas se refiere a alcanzar una cobertura de tratamiento de aguas servidas urbana de un 98,8 por ciento a nivel nacional el año 2009. Un segundo elemento se refiere a que los próximos años los procesos de fiscalización estarán centrados en la reposición de la infraestructura sanitaria, lo cual hace necesario definir estándares y metodologías para determinar la inversión de mantención óptima necesaria a fin de garantizar los estándares de calidad de servicio actuales.
- ❖ Un desafío permanente dice relación con el ejercicio y respeto de los derechos del cliente frente a las empresas sanitarias. Para ello, se desarrollan instrumentos de información a los consumidores y desde este año, junto con la apertura de tres nuevas oficinas regionales podrá fiscalizarse de manera más idónea esta política.

- ❖ Finalmente, uno de los hitos que marcará el año 2006 es el término del cuarto proceso tarifario nacional. Durante el año entrarán en vigencia nuevas tarifas para las regiones de Antofagasta, de O'Higgins, Biobío, del Maule, de los Lagos, de Coquimbo, de Aysén y de Magallanes, además de las correspondientes al servicio municipal de Maipú, en la Región Metropolitana.

-Instituto Nacional de Hidráulica

- ❖ Durante este período se continuará con la política de apoyar al Sector Público manteniendo el nexo con las líneas prioritarias gubernamentales, entre otros los concernientes a la explotación del banco de pruebas de Sumideros de Aguas Lluvias, obteniendo resultados que puedan ser incorporados al Manual de Carreteras a fin de oficializar el diseño hidráulico de estas obras.
- ❖ Además se insistirá en la aceptación de propuestas de estudios de interés nacional ya formuladas por el INH a organismos gubernamentales: Programa de seguimiento del comportamiento hidráulico de puentes (Dirección de Vialidad); Efectos de la extracción de áridos en cauces naturales (DOH); Sedimentación y autolimpieza de embalses (DOH); Operación de embalses (DOH y Asociaciones de Regantes).
- ❖ Por otra parte, se analizarán las Infraestructuras Fluviales (puentes, espigones, otros) y marítimas; y Mejoramiento de Caletas Pesqueras, mediante el estudio marítimo, experimental o numérico, que permita optimizar el diseño de obras que otorguen seguridad y eficiencia a esta actividad económica nacional.
- ❖ Además, se otorgará apoyo a los Gobiernos Regionales y Municipales en estudios y proyectos de alto beneficio social, por ejemplo creación de playas artificiales, determinación de zonas de inundación en cauces fluviales, principalmente. También se continuará con la entrega de Servicios a entidades del Sector Privado, como Empresas Sanitarias y Mineras.
- ❖ Asimismo, se espera iniciar las gestiones y procesos para constituir el Banco de Prueba de Bombas y el Canal de Calibración de instrumentos de medición de velocidades y corrientes, en instancias certificadoras oficiales.

