

Secretaría de Prensa

MENSAJE AL PAIS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,  
D. PATRICIO AYLWIN AZOCAR, PARA DAR A CONOCER EL  
PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Compatriotas:

He creído conveniente dirigirme a ustedes e informarlos sobre el Programa de Inversión en Infraestructura para los años 1991 a 1994, que el Gobierno ha comenzado a ejecutar.

En varias oportunidades me he referido a las graves deficiencias de que adolece la infraestructura pública nacional, especialmente en materia de caminos, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, riego, agua potable, alcantarillado, saneamiento de aguas servidas, transporte urbano, regulación de las ciudades y edificación pública.

Aunque en los últimos veinte años la población del país creció en cerca de tres millones y medio de personas, la inversión anual en obras públicas disminuyó considerablemente.

Algunos ejemplos demuestran cuán grave es el deterioro que en este aspecto sufre el país.

La red básica de caminos es de 23.000 kms., de los cuales hay poco más de 11.000 pavimentados. La mayor parte de estas pavimentaciones se hicieron antes de 1970. Entre 1955 y 1970 se pavimentaban aproximadamente 360 kms. al año. En los últimos veinte años ese ritmo disminuyó a poco más de la mitad, mientras la flota de

vehículos se multiplicó tres veces.

En el caso de la red vial comunal, cuya responsabilidad se entregó a los Municipios, sin dotarlos de equipamiento y recursos adecuados, se ha producido un grave deterioro. La mayor parte de los caminos se encuentran en mal estado de conservación. Ello afecta muy gravemente a la población rural, principalmente en las regiones más apartadas.

La explotación de las plantaciones de bosques hechas desde los años 50 adelante ha triplicado desde 1970 a 1990 el transporte de productos forestales. Para atenderlo nos encontramos sin caminos suficientes y con una empresa de ferrocarriles altamente endeudada, con líneas deterioradas y equipos en muy malas condiciones. Nuestros ferrocarriles, en lugar de incrementar su capacidad para movilizar estos tráficos, la han disminuido.

En materia portuaria los mejoramientos en la productividad, logrados como resultado de cambios institucionales en los puertos, hicieron posible sostener el crecimiento del tráfico con muy pequeñas inversiones en infraestructura. Sin embargo, al asumir este Gobierno ya se notaban serios síntomas de copamiento de la capacidad. Además, el crecimiento proyectado del tráfico de exportación e importación hacía impostergables expansiones adicionales de capacidad en la zona central. Los sitios dañados por el sismo de 1985 en Valparaíso y San Antonio no han sido reconstruidos y los que se encuentran en pie podrían colapsar de producirse un nuevo fenómeno telúrico.

Las carencias en el transporte interurbano se dan también en las zonas urbanas. La infraestructura no se ha acomodado al crecimiento de la población y de la flota de vehículos. Hacia el futuro, si no adoptamos desde ahora medidas de fondo, sólo se visualiza más congestión, más accidentes, más contaminación y un deterioro creciente de la calidad de vida de la gente que vive en zonas urbanas.

En obras sanitarias, durante los últimos 20 años se lograron mejoramientos de la cobertura, continuando una acción histórica encomiable. Sin embargo, en parte como resultado de la insuficiencia de inversiones, se han ido copando las fuentes de abastecimiento de agua y reduciéndose las dotaciones disponibles por habitante a menos de la mitad. Además, han surgido problemas cada día más graves para una adecuada disposición final de las aguas servidas. Entre 1970 y 1991 se ha triplicado el volumen de aguas servidas que se arrojan en nuestros ríos, lagos y mares, casi sin

ningún tratamiento, ocasionando gravísimos problemas de sanidad.

En regadío, para la implementación de grandes proyectos es insustituible la acción del Estado. Sin embargo, ella virtualmente se detuvo durante el Gobierno anterior. Estos proyectos son los que pueden hacer la diferencia entre la prosperidad o el estancamiento de muchas regiones del país, y en especial de los campesinos medianos y pequeños que le dan sustento permanente a la actividad económica de ellas.

Como éstos, podrían citarse ejemplos análogos en otros sectores, demostrativos todos de que el país está sufriendo una importante crisis en su infraestructura pública, que si no es superada con decisión y rapidez, puede llegar a convertirse en seria barrera para el crecimiento económico y en grave obstáculo para el progreso social.

Mi gobierno tiene con el pueblo de Chile el compromiso de impulsar el crecimiento con equidad. Tenemos que derrotar a la pobreza. El desarrollo económico y la justicia social son, para nosotros, tareas prioritarias.

El crecimiento depende, fundamentalmente, de la inversión privada en el desarrollo de los recursos productivos. Pero esa inversión requiere que haya caminos, puertos, servicios sanitarios, posibilidades de riego, etc.

El progreso social y la calidad de vida de la gente exige la satisfacción de las necesidades esenciales de salud, educación y vivienda; pero esto a su vez entraña muchas veces la existencia de obras y servicios de urbanización, como calles, agua potable, alcantarillado, luz eléctrica, medios de transporte, etc.

Por estas razones, es deber ineludible del Estado emprender las acciones y destinar los recursos necesarios para dotar al país de la infraestructura pública indispensable para su progreso y modernidad, como asimismo para satisfacer adecuadamente necesidades básicas de la población.

Conscientes de esta responsabilidad, hemos puesto en marcha el Programa de Inversión en Infraestructura cuyas líneas fundamentales ahora expongo. Este Programa es el resultado de serios estudios intersectoriales que han sido indispensables para individualizar las principales carencias, elaborar los respectivos

proyectos o anteproyectos, evaluar su costo y rentabilidad, ubicar los recursos disponibles para su financiamiento y determinar las prioridades.

Esta clase de obras suelen ser de alto costo y generalmente son de cargo del Fisco. Esperamos que la ley promulgada hace poco, por iniciativa de mi gobierno, sobre concesiones de obras públicas, permita sumar importantes aportes de capital privado a la tarea de modernizar nuestra infraestructura -formalmente invitamos a hacerlo a nuestros empresarios-; pero es evidente que el esfuerzo principal recaerá sobre el Estado.

El Programa que hemos preparado para el período 1991-1994, considera una inversión pública de 2.350 millones de dólares, que al valor del cambio de hoy equivale a 835 mil millones de pesos. Esto significa un incremento notable de las inversiones en el sector. Ya este año las hemos aumentado en prácticamente un tercio con respecto a 1990 y en el Presupuesto del próximo año consideramos otro aumento semejante.

Como ustedes comprenderán, la destinación de estos recursos importa un gran esfuerzo, que debemos hacer sin provocar déficits presupuestarios, ni quebrar los equilibrios macroeconómicos -que significarían riesgo de inflación, lo que debemos evitar a toda costa- y sin perjuicio de nuestro compromiso preferente en materia de gasto social, especialmente en salud, educación y vivienda.

¿En qué se invertirán estos recursos?

En materia de vialidad interurbana, aparte de los gastos de conservación y mejoramiento de caminos, estamos construyendo la doble calzada de la Ruta 5 desde San Fernando al Sur y esperamos llevarla hasta San Javier antes de fines de 1993. También completaremos hasta San Antonio la doble calzada en la Ruta 78. Además, pavimentaremos casi mil kilómetros en distintos caminos en todas las regiones del país. Adicionalmente, por el mecanismo de licitación de obras por concesión esperamos ejecutar los proyectos del Túnel El Melón, el acceso sur a Concepción, parte de la Ruta de los Conquistadores -entre San Javier y Concepción- y el acceso a Santiago de la Ruta 78 desde San Antonio.

En ferrocarriles, hemos enviado al Congreso Nacional un proyecto de ley para sanear la empresa y modernizarla, a fin de que vuelva a ser realmente eficiente. Para ello el Fisco invertirá 98 millones de dólares y se propone la formación de empresas

mixtas con capital privado, para atender el tráfico de carga.

En puertos estamos concentrando nuestro esfuerzo en un programa de emergencia que permitirá entregar en servicio, a comienzos del próximo año, un sitio en San Vicente y dos en el muelle Barón de Valparaíso, concluir en 1993 dos sitios adicionales en San Antonio y comenzar a fines de ese año, el mejoramiento de los sitios 1, 2 y 3 del puerto de Valparaíso. También se está terminando la construcción de un sitio en el Puerto de Chacabuco y se está en negociaciones con empresas privadas para construir por concesión nuevos puertos en Corral y Punta Arenas. Simultáneamente, estamos preocupados del desarrollo de instalaciones portuarias y caletas para la pesca industrial y artesanal.

En materia de aeropuertos, complementando las inversiones que realiza la Dirección General de Aeronáutica Civil, se proyecta mejorar las pistas, sistemas de seguridad o terminales en Iquique, Antofagasta, Isla de Pascua, Tepual y Punta Arenas, y se encuentra en elaboración la ingeniería final para el nuevo terminal de pasajeros en Pudahuel, obra que se espera concluir a mediados de 1993.

Estamos poniendo en marcha un programa de construcción de varias grandes obras de riego. El próximo año concluiremos el regadío del valle de Pencahue en la VII región. Próximamente iniciaremos la construcción del Embalse Santa Juana en la III región. En 1993 concluiremos una primera etapa del Embalse Convento Viejo en la VI región y esperamos iniciar la construcción del Canal Laja-Diguillín en la VIII, sin perjuicio de las obras que se desarrollen directamente por el sector privado con apoyo del Estado, conforme a la ley de fomento del riego, para lo cual consideramos un aumento significativo de recursos. Simultáneamente, se avanza en los estudios del Canal Linares en la VII región, del embalse Puclaro en la IV, del embalse Minillas en la V y del Canal Victoria-Traiguén en la IX.

En materia de obras sanitarias, se proyectan múltiples obras para satisfacer las necesidades de agua potable y alcantarillado de numerosas comunas y atender las expansiones de demanda generadas por los programas de vivienda, como también la construcción de sistemas de agua potable rural. La inversión pública en este rubro se complementará con inversión privada en los servicios sanitarios de Tongoy, Pucón, litoral norte y sur de la V región y otros que sea factible y conveniente entregar en concesión. Se contemplan además recursos para interceptar y tratar las aguas servidas en distintas ciudades del país, lo que incluye el saneamiento del gran Valparaíso, para poner fin a la contaminación del litoral, y la primera etapa de un

plan de saneamiento para Santiago con la construcción de interceptores en el Zanjón de la Aguada y el río Mapocho y una planta de tratamiento en Santiago Poniente, incluyéndose un posible pretratamiento de emergencia para combatir la contaminación bacteriológica de algunos canales de regadío.

En vialidad urbana se proyectan ampliaciones, mejoramientos y habilitación de ejes viales para evitar la congestión vehicular en varias ciudades, y la pavimentación de aproximadamente 700 kilómetros de calles de tierra en poblaciones de distintas comunas, lo que aparte de mejorar la calidad de vida de la gente, contribuirá a disminuir la contaminación por partículas, especialmente grave en la Región Metropolitana.

Con este mismo propósito de defender la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, se ha iniciado un proyecto de mejoramiento urbano de Santiago, que incluye la remodelación de áreas céntricas -como la aldea a la Estación Mapocho-, inversiones significativas en forestación y parques y la racionalización y modernización del transporte público urbano. Sin perjuicio de las diversas medidas que se están adoptando para regular la movilización colectiva a fin de disminuir la congestión vehicular y la contaminación, se ha decidido la construcción de una nueva línea del Metro de Santiago, que atenderá la demanda entre La Florida y el centro de la ciudad. Esperamos iniciar la ejecución material de esta obra en el segundo semestre de 1993.

En materia de edificación pública, preocupa seriamente al gobierno el deterioro que, por falta de adecuada mantención, ha sufrido el patrimonio inmobiliario fiscal, constituido por los edificios en que funcionan los servicios civiles del Estado. Para corregir esta situación, se está poniendo en marcha un programa de reparación y conservación de edificios públicos y de construcción de edificios fiscales multiuso social y control de zonas fronterizas.

Como mis compatriotas podrán apreciar, se trata de un Programa a la vez ambicioso y realista. Son muchas las necesidades que demandan solución en materia de infraestructura; pero las obras públicas demandan cuantiosos recursos y éstos son limitados. Hemos procurado establecer las prioridades con sentido de equidad regional y social, tratando de que las nuevas obras beneficien a todas las regiones y atiendan preferentemente a los sectores más necesitados. Sin perjuicio de la atención que el Programa presta a los requerimientos de la Región Metropolitana, donde habita casi el 40% de la población nacional, nos preocupa especialmente el desarrollo

integral del país. Prueba de ello es que alrededor del 80% del total de los recursos comprometidos se gastará en las otras regiones.

En este sentido creo necesario destacar, también, que este Programa de Infraestructura es independiente y adicional a las obras que se ejecuten con cargo al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, que el gobierno se propone incrementar, conforme ha quedado establecido en el Proyecto sobre reforma de la Administración Municipal y Regional recientemente aprobado por el Senado.

Este programa es, asimismo, independiente de los que en algunos rubros de infraestructura realizan otros servicios, como son, por ejemplo, las edificaciones que ejecuta DIGEDER, y las obras de riego en beneficio de familias campesinas a cargo de INDAP y el FOSIS.

La programación de estas inversiones se ha hecho contemplando los grados de flexibilidad necesarios para hacer frente a posibles emergencias, de modo que sea posible efectuar las reasignaciones que ellas hagan necesarias. Como todos sabemos, nuestra naturaleza nos suele prodigar cruentos fenómenos destructivos. Hasta hace pocos meses sufríamos una sequía que duró tres años y causó graves daños, especialmente en el Norte chico y en la costa central. Recién Antofagasta fue víctima de un aluvión de efectos catastróficos. En los últimos días, la erupción del volcán Hudson ha ocasionado enormes perjuicios en la región de Aysén. Frente a estos accidentes, es preciso acudir en auxilio de las zonas afectadas y, muchas veces, ellos obligan a ejecutar obras públicas que no estaban programadas.

Podrá extrañar que este Programa Nacional de Infraestructura comprenda hasta 1994, en circunstancias que mi gobierno termina a comienzos de ese año. Lo cierto es que el Presupuesto fiscal de 1994 deberá ser aprobado el año anterior y, sobre todo, las obras de que se trata requieren, por su naturaleza, largos períodos de ejecución. La tarea que estamos emprendiendo no responde sólo a las urgencias del presente, sino principalmente a los desafíos del futuro.

Por lo demás, yo no trabajo para mi gobierno. Yo y mi gobierno trabajamos para Chile. Los gobiernos pasan, Chile permanece.

La ejecución de este programa generará nuevos empleos para nuestros trabajadores y será un importante desafío para las empresas relacionadas con la construcción. Si bien el Estado financia las obras -salvo las que se ejecuten por

concesión- serán empresarios privados quienes las construyan.

Estas obras significarán progreso nacional. Al programarlas y ejecutarlas, estamos cumpliendo una de nuestras grandes tareas: promover el crecimiento con equidad. Estamos preparando a Chile para el nuevo siglo. Estamos haciendo patria.

Buenas noches.

\* \* \* \* \*

SANTIAGO, 30 de Agosto de 1991.