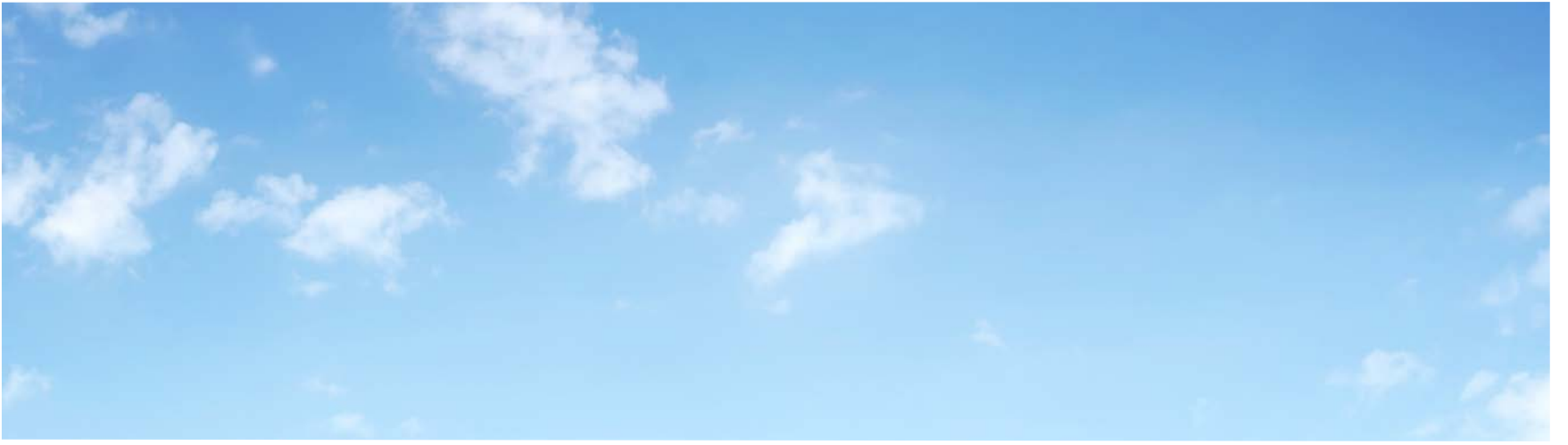




INVERSIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES



INVERSIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES

La infraestructura juega un rol fundamental para el desarrollo de un país. Disponer de infraestructura para el uso público y con estándares de calidad es crucial para promover el crecimiento y la mejora en la competitividad. Al mismo tiempo, la infraestructura impacta en la calidad de vida de las personas y es una herramienta de inclusión social.

A partir de 1990 Chile dio un paso gigantesco en materia de desarrollo de infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, generando con ello las bases necesarias para reducir los costos logísticos y mejorar la conectividad en el país y más allá de sus fronteras. Ello ha sido un pilar fundamental para el desenvolvimiento del comercio exterior, y también ha permitido que los chilenos y chilenas disfruten más de nuestro territorio, al poder desplazarse de modo más expedito y seguro.

Para mantener el crecimiento del país y de nuestro comercio exterior necesitamos ser capaces de planificar, evaluar, programar, construir, operar y mantener la inversión en el sector de infraestructura con elevados niveles de eficiencia.

La planificación de la infraestructura, requiere fortalecer una visión multimodal, incorporando el transporte terrestre, ferroviario, marítimo y aéreo. La fragmentación institucional es una de las grandes debilidades que se enfrenta en el transporte. Esta falta de visión integral reduce la rentabilidad social de la inversión y aumenta los costos logísticos, de contaminación, gases de efecto invernadero y de accidentes entre otros problemas y deteriora la calidad de vida en las ciudades. No obstante, las soluciones de Infraestructura en el territorio no son independientes de las dimensiones ambientales y de la interacción entre actividades económicas y las vocaciones productivas de los diferentes territorios. Incorporar estas dimensiones en el desarrollo de la infraestructura requiere establecer la capacidad de ordenamiento territorial a nivel interurbano y en las regiones. Por ello, realizaremos un proceso de evaluación de la institucionalidad del sector en los niveles de diseño de política, evaluación de proyectos y planificación de las inversiones en materia de transporte. Esta evaluación debe dar paso al diseño de los mecanismos de coordinación y reordenamiento institucional, que se implementarán en el próximo gobierno.

Obras de Reconstrucción. En materia de inversiones, la primera prioridad la tiene la reconstrucción. El gobierno actual realizó esfuerzos en la materia. Pero quedan tareas pendientes. Velaremos especialmente para que las soluciones a las familias afectadas se realicen y sean definitivas. Se trata de reconstruir vidas, de que las personas damnificadas sientan que ha terminado una época de enorme vulnerabilidad y que cuentan con un suelo y un techo donde volver a

instalar su vida y sus esperanzas. Para asegurar esta prioridad, dentro de los 100 primeros días de gobierno se realizará un diagnóstico del estado de la reconstrucción en las diversas zonas que han sido afectadas. En función de dicho diagnóstico se generará un plan de acción. Se designará en los primeros días también un delegado presidencial para la reconstrucción, con facultades de coordinación institucional y de recursos para realizar esta tarea.

Cartera de proyectos de concesiones. La modalidad de concesiones de obra pública está bien asentada en el caso de autopistas interurbanas y urbanas, con una visión de que la participación del sector privado genera “valor” aumentando la eficiencia en la provisión de los servicios de infraestructura de transportes. A futuro estos proyectos se deben seguir realizando en esta modalidad. El principal desafío que se enfrenta en el corto plazo es mejorar el estándar de varias concesiones que se realizaron hace algunos años. A modo de ejemplo, los diversos accesos a Santiago deben ser transformados en autopistas urbanas, con similares modalidades de cobro a estas. El objetivo fundamental es evitar la interferencia de la ciudad en ejes logísticos fundamentales y aumentar la capacidad de acceso a la ciudad, especialmente en los fines de semana largo. Las inversiones de cientos de millones de dólares requeridas para avanzar en esta materia, de preferencia deberían ser realizadas mediante nuevas concesiones licitadas y/o con los concesionarios actuales.

En Santiago se deberá concluir la integración de las autopistas existentes incorporando Américo Vespucio Oriente. Existen otros proyectos de autopistas urbanas en Santiago y en capitales regionales. Todos estos proyectos deberán ser evaluados para asegurar una adecuada perspectiva multimodal de transporte en las ciudades, evitando sesgar la partición modal en favor de un uso excesivo del automóvil con las consecuencias de contaminación y congestión. Cada ciudad cabecera de Región, área metropolitana o conurbación deberá contar con planes de transporte.

En hospitales, cárceles, edificación pública y obras de riego, sobre la base de la experiencia reciente, se evaluará si la modalidad de concesiones es una modalidad de inversión que entregue valor, aumentando la eficiencia en la provisión de los servicios.

Desarrollo del sector portuario. Incrementaremos la capacidad de transferencia de los puertos estatales de la Región de Valparaíso en un horizonte de 15 años. Ello implica la construcción de un puerto a gran escala en la zona central. Parte de la inversión será realizada por los privados que obtengan la concesión para construir los nuevos terminales, pero otra parte, la infraestructura de

abrigo, debe ser financiada directamente por el Estado y recuperada posteriormente mediante tarifas a la operación de naves.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte establecerá una autoridad para cada puerto, la que tendrá competencia en aspectos operativos navieros dentro de las áreas portuarias como de coordinación de las agencias públicas que fiscalizan la actividad comercial (Aduanas y SAG). Asimismo, realizaremos auditorías a los contratos de concesiones portuarias, de modo de fiscalizar el cumplimiento de los términos establecidos en los contratos de concesión.

Complementariamente, desarrollaremos planes de protección de áreas costeras reservadas a puertos, que aseguren la expansión de la capacidad portuaria en el territorio y en el borde costero, compatibilizándolo con otros usos y su relación con el territorio en que se emplazan. Esto posibilitaría la planificación de redes de transporte y la consagración de la actividad portuaria en los instrumentos de planificación territorial como los Planes Intercomunales o Comunales.

Plan de Protección de Zonas Aeroportuarias. El crecimiento urbano impacta las actividades propias de los aeropuertos. Se estima necesario proteger las áreas adyacentes a las bases aéreas, de modo que la operación aeroportuaria sea compatible con el resto de las actividades que allí se realicen. Introduciremos en los instrumentos de planificación territorial, como planes reguladores e intercomunales, la consideración de usos urbanos que sean compatibles con la normal operación y crecimiento de los aeropuertos.

Pasos Fronterizos. El Paso Los Libertadores, que es la principal conexión de Chile con Argentina, se cierra un promedio de 25 días al año, generando importantes costos y perturbaciones al normal flujo de turistas y de carga entre los países. Para enfrentar esta situación, desarrollaremos infraestructura para otorgar una mayor continuidad de servicio. Adicionalmente, mejoraremos, entre otras, vías alternativas como, por ejemplo, el paso Aguas Negras en la Región de Coquimbo y el Paso Pehuenche en la Región del Maule.

Infraestructura Recreativa y Social. La Infraestructura también aporta a la calidad de vida, a la cultura y a la recreación de los ciudadanos. Por ello continuaremos y profundizaremos los programas destinados a dotar a las ciudades costeras de infraestructura que les permita mejorar su relación con el mar, lagos o ríos.

Continuación del proyecto de cruce sobre Canal Chacao. La primera acción del Gobierno será revisar los nuevos

antecedentes generados sobre la materia en los últimos cuatro años, evaluar las diferentes y contratar el estudio de ingeniería básica del nuevo proyecto y el estudio de impacto ambiental asociado, licitándolo como concesión de obra pública para asegurar la mantención y operación al más alto estándar de servicio y con tarifas similares a las que hoy se pagan a los transbordadores.

Continuación del Camino de la Fruta. Resolveremos a la brevedad la concesión del Camino de la Fruta, proyecto que fue abandonado por el concesionario por diferencias con esta administración (MOP) y que ha enfrentado problemas medioambientales.

Conectividad Marítima. Durante los primeros 3 meses de gobierno, revisaremos los avances reales que se han realizado en la infraestructura marítima, las naves y los servicios que se están prestando en el marco del Plan de Conectividad Austral. A partir de dicho diagnóstico propondremos un programa de proyectos que mejoren la conectividad marítima entre los principales centros poblados de la Zona Austral de Chile en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, prestando un servicio de primera calidad.

Infraestructura de Riego. Avanzaremos en el desarrollo de grandes embalses en diferentes regiones del país. Iniciaremos la construcción, entre otros, de los embalses en el río Aconcagua en la región de Valparaíso, en el LLuta de la región de Arica y Parinacota y en Punilla en la región de Bio Bio. Perfeccionaremos el sistema de cobro a los beneficiados, asegurando que se asignen los derechos de agua a los propietarios agrícolas que carecen de ellos. También se avanzará en el desarrollo de un programa efectivo de apoyo a la ejecución por parte de privados de medianas y pequeñas obras de riego. Finalmente, se incentivará la infiltración de napas, de modo de generar verdaderos embalses naturales en los acuíferos.

Drenaje de Aguas Lluvias. Desarrollaremos un plan permanente de protección de riberas, con especial énfasis en zonas urbanas. En materia de aguas lluvias, se continuará con el programa elaborado por el MOP, que permite invertir en obras para enfrentar el déficit de canalización y drenaje de aguas lluvias en las ciudades.

Agencia de Concesiones. Crearemos la Agencia de Concesiones, con personalidad jurídica propia, competencias y atribuciones. Esta agencia asesorará a los distintos ministerios, servicios y municipalidades que requieran ejecutar proyectos mediante el mecanismo de concesiones.