

**INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS,** recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2015, en lo relativo a la Partida 19, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**BOLETÍN N° 9.600-05.**

---

**HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:**

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos cumple con emitir su informe acerca del proyecto de ley señalado en el epígrafe, iniciado en mensaje de S.E. la Presidenta de la República, que fija el presupuesto del sector público para el año 2015, en lo relativo a la Partida 19, correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A las sesiones en que la Subcomisión analizó esta Partida asistió, además de sus miembros, el Honorable Diputado señor Leopoldo Pérez Lahsen.

Concurrieron también las siguientes personas:

- Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique; el Jefe del Departamento de Administración y Finanzas y Subsecretario de Transportes (S), señor Matías Sime, y el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder Rosas.

- De la Subsecretaría de Transportes: el Jefe del Departamento de Planificación y Desarrollo, señor Carlos Melo; el Jefe de la División de Transporte Público Regional, señor Cristian López; el Jefe Desarrollo de Transporte Público Regional, señor Roberto Villalobos; el Director de Transporte Público Metropolitano, señor Guillermo Muñoz, y la asesora de Prensa del Ministro, señora Vanessa Rosso.

- De la Subsecretaría de Telecomunicaciones: el Jefe de Administración y Finanzas y Subsecretario subrogante, señor Cristián Oyanader, y el Jefe de Administración y Finanzas (S), señor Nelson

Bravo.

- De la Junta de Aeronáutica Civil: la Jefa de División de Administración y Finanzas, señora Johanna Luksic, y el Jefe de Presupuesto, señor Gustavo Calfulaf Calfueque.

- De la Dirección de Presupuestos: los Jefes de Sector, señor José Pisero y señora Susana González y los analistas señora María José Huerta y René Ibarrola.

- Del H. Diputado señor Vlado Mirosevic: el asesor, señor Ignacio Reyes.

- Del Instituto Libertad y Desarrollo: la Abogada, señora Cristina Torres.

- De la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: el Presidente del Directorio, señor Jorge Inostroza Sánchez; el Gerente General, señor Ricardo Silva y la Jefa de Comunicaciones, señora Alessandra Canepa.

- - -

Los antecedentes tenidos a la vista durante el estudio de la presente Partida presupuestaria, en ejemplar único, han sido remitidos a la Unidad de Asesoría Presupuestaria del Senado, donde se encuentran a disposición de los señores Parlamentarios, para su consulta y análisis.

Se adjunta como anexo de este informe, en ejemplar único, copia de la Partida estudiada y aprobada por la Subcomisión, debidamente certificada.

- - -

## **PARTIDA 19 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

A continuación se consigna el análisis comparativo de la Partida 19, correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y los acuerdos adoptados.

Para el año 2015, el presupuesto de este Ministerio se presenta consolidado en moneda nacional, por lo que no hay autorizaciones de gasto en moneda extranjera.

Cabe señalar que en cada Capítulo y Programa de esta Partida, y con el propósito de que las cifras que se indican resulten comparables, se precisarán las cantidades propuestas como límite del gasto para el año 2015 y las que fueron aprobadas para el año presupuestario 2014, presentando estas últimas en cifras corregidas con el incremento por reajustes y leyes especiales y expresadas en moneda del año 2015, según antecedentes aportados por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

La Partida relativa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el año 2015, considera ingresos y gastos por M\$ 910.530.032. El presupuesto final del Ministerio para el año 2014 fue de M\$ 743.334.233, lo cual representa un incremento de 22,5% de este presupuesto.

- - -

Los recursos que consigna la Partida 19 se subdividen en tres Capítulos: Capítulo 01, Secretaría y Administración General de Transportes; Capítulo 02, Subsecretaría de Telecomunicaciones, y Capítulo 03, Junta de Aeronáutica Civil.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo, hizo presente que el presupuesto para el año 2015 de la Cartera a su cargo se incrementa en poco más de 22% con respecto al ejercicio presupuestario anterior, lo que permitirá mejorar el transporte público, tanto en Santiago como en regiones; promover el desarrollo de los distintos tipos de servicios de transporte, ya sea terrestre, marítimo, lacustre o aéreo, y, por último, avanzar en materia de conectividad y calidad de los servicios de telecomunicaciones. Lo anterior, en el entendido de que la misión del Ministerio es la de acercar a la gente, de forma física, a través de las redes de transporte, o de manera virtual, mediante la utilización de las telecomunicaciones.

Así, valoró que durante el año en curso se haya dado fin a los cobros por larga distancia nacional, situación que ha beneficiado especialmente a los usuarios de regiones.

En resumen, concluyó, el objetivo primordial del presupuesto que se pone en discusión es avanzar hacia la consecución de una sociedad más equitativa y conectada y con mayores oportunidades para todos los ciudadanos.

## **CAPÍTULO 01 SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

El Capítulo 01, correspondiente a la Secretaría y Administración General de Transportes, considera, a su vez, ocho programas: Programa 01, Secretaría y Administración General de Transportes; Programa 02, Empresa de los Ferrocarriles del Estado; Programa 03, Transantiago; Programa 04, Unidad Operativa de Control de Tránsito; Programa 05, Fiscalización y Control; Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público; Programa 07, Desarrollo Logístico, y Programa 08, Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA.

- - -

El Jefe del Departamento de Administración y Finanzas y Subsecretario (S) de la Subsecretaría de Transportes, señor Matías Sime, explicó que los lineamientos generales considerados para la elaboración del presupuesto se basan en la decisión de acercar a Chile mediante un transporte público de calidad, accesible, seguro y eficiente, con el fin de mejorar la movilidad de las personas y aportar al desarrollo del país. Para ello, se definieron tres ámbitos de acción, esto es, movilidad equitativa, eficiente y de calidad; mejor calidad de vida y disminución de externalidades, y oferta e infraestructura adecuada al desarrollo y de largo plazo.

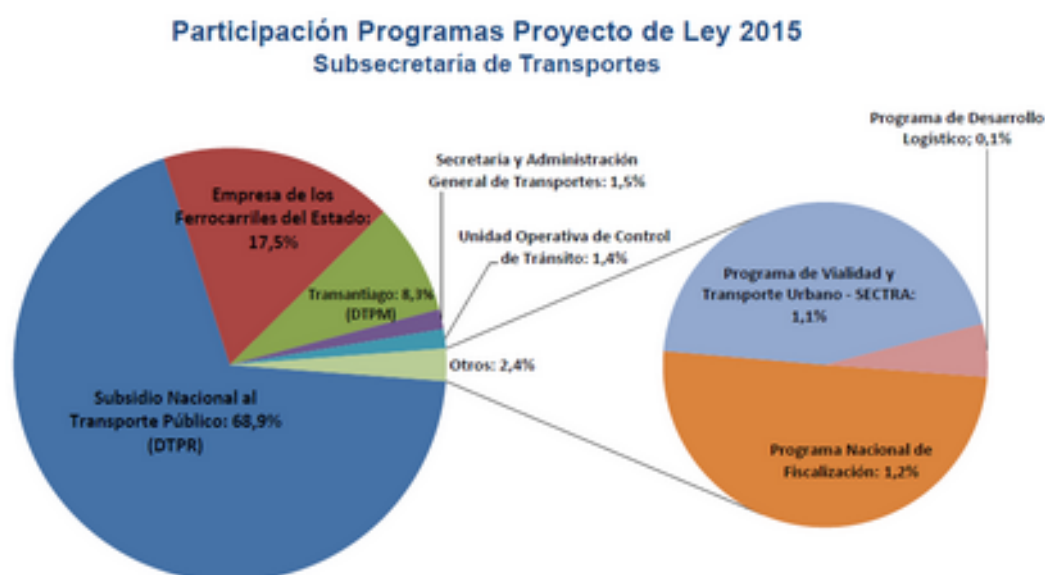
Otros objetivos, complementó, son el avance en la calidad de los servicios de transporte público, el potenciamiento de la cadena logística del país y la mejora de las condiciones del transporte en las ciudades.

Entrando en el ámbito presupuestario, señaló que el monto asignado para el año 2015 representa un incremento de algo más del 22% respecto de la suma contemplada para el año en curso. El cuadro consolidado que se inserta a continuación ilustra que son las Iniciativas de Inversión y las Transferencias de Capital los Subtítulos que más crecen.

CONSOLIDADO	Miles de \$ 2015			%	
	Ley 20.713 (Inicial + Real) + Leyes (1)	Presupuesto Vigente 2014 (2)	Proyecto de Ley 2015 (3)	VARIACION RESPECTO LEY INICIAL (4) = (3) / (1)	CRECIMIENTO 2015 vs Ley Vigente 2014 (5) = (3)/(2)
<b>PROYECTO DE PRESUPUESTO PARA EL AÑO 2015 RESUMEN GENERAL DE GASTOS</b>					
<b>A) GASTO CORRIENTE (SUBT. 21-22-24-25-29)</b>	530.178.052	532.720.809	570.425.065	7,6%	7,1%
21 GASTOS EN PERSONAL	26.369.247	27.463.537	28.494.323	8,1%	3,8%
22 BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	18.269.232	19.403.889	19.293.293	5,6%	-0,6%
23 PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	-	36.862	-	-	-
24 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	483.860.685	483.860.685	520.677.178	7,6%	7,6%
25 INTEGROS AL FISCO	149.732	149.733	122.016	-18,5%	-18,5%
26 OTROS GASTOS CORRIENTES	-	4.173	-	-	-
29 ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.529.156	1.801.930	1.838.255	20,2%	2,0%
<b>B) INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO (SUBT. 31-33-34-35)</b>	194.670.234	212.102.789	315.237.320	61,9%	48,6%
31 INICIATIVAS DE INVERSIÓN	47.426.158	65.219.213	92.919.328	95,9%	42,5%
33 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	75.187.713	74.827.212	143.470.329	90,8%	91,7%
34 SERVICIO DE LA DEUDA	72.003.363	72.003.363	78.839.664	9,5%	9,5%
35 SALDO FINAL DE CAJA	53.000	53.000	8.000	-	-
<b>C) GASTOS TOTALES (A + B)</b>	724.848.286	744.823.598	885.662.385	22,2%	18,9%

En términos de programas, postuló que las mayores variaciones positivas se encuentran en los recursos asociados al Subsidio Nacional al Transporte Público y al Transantiago, con incrementos ascendentes a 22,3% y 72,5%, respectivamente.

Presentó un gráfico que muestra la participación de cada uno de los programas en el presupuesto establecido para la Subsecretaría de Transportes:



Enumeró las principales metas que se pretende alcanzar mediante la ejecución de los fondos asignados para el año venidero:

- 1.- Financiar proyectos de mejoramiento de servicios de transporte público urbano y rural.
- 2.- Aumentar las inversiones en infraestructura pública de transporte en regiones.
- 3.- Fortalecer la inversión en infraestructura contempladas en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público Metropolitano (2011-2015).
- 4.- Potenciar la fiscalización, con el objeto de hacer más eficaz la utilización de los recursos entregados como subsidios.
- 5.- Comenzar la habilitación de las Unidades Operativas de Control de Tránsito de las regiones de Atacama y Los Ríos y la licitación de los proyectos de habilitación de los centros de control.

6.- Apoyar con recursos humanos y técnicos adicionales a las Unidades Operativas de Control de Tránsito existentes, con énfasis en las regiones.

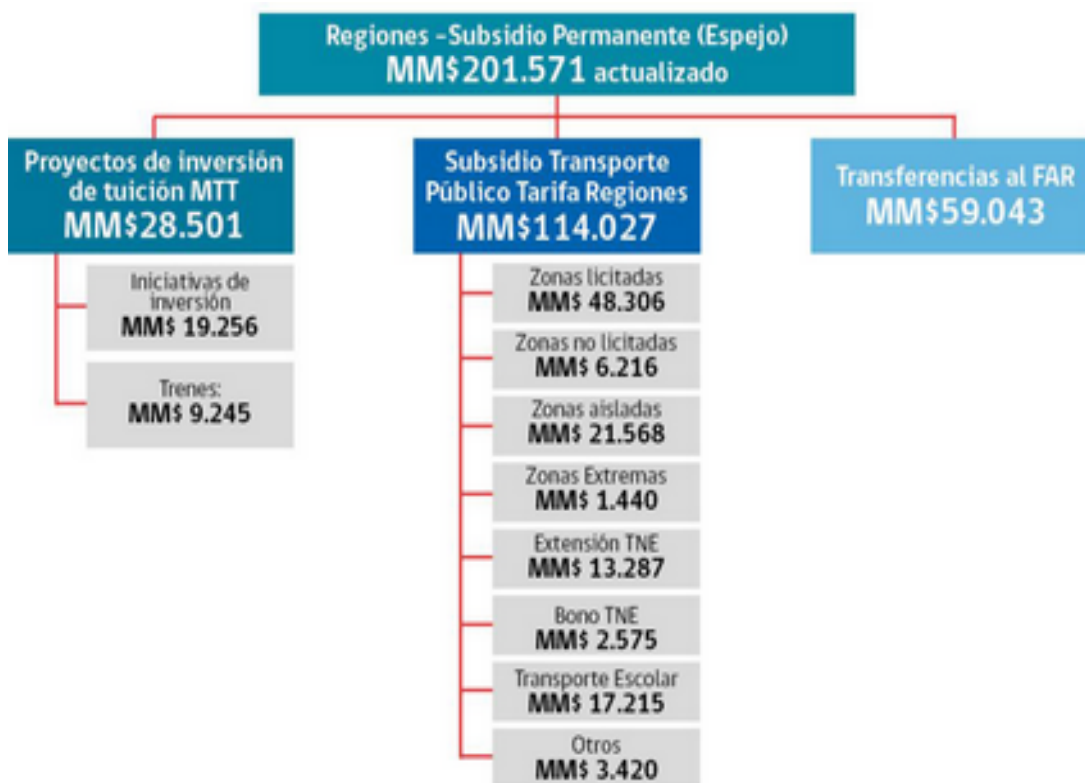
7.- Mantener las campañas de seguridad de tránsito.

8.- Financiar proyecto de soporte de alcoholtest evidencial.

9.- Financiar estudios necesarios para el proyecto “cronograma de inversiones portuarias de la región de Valparaíso”.

10.- Iniciar el proyecto denominado “Video Analítica”, que consiste en un monitoreo permanente de las condiciones de operación en la red vial, a fin de detectar conflictos, incidentes o situaciones de congestión y mitigar sus efectos.

Por último, mostró un gráfico que desglosa los recursos que serán destinados al programa Subsidio Nacional al Transporte Público:



A continuación, el señor Ministro puntualizó que junto con el proyecto de alcoholtest evidencial se montará un laboratorio para homologar los equipos de medición que sustituirán los exámenes para medir

la concentración de alcohol en la sangre, o alcoholemia, lo que permitirá ahorrar recursos tanto humanos como económicos en la realización de este tipo de controles.

Expuso que el presupuesto de la Subsecretaría de Transportes aumenta en una cifra cercana a los M\$ 160.000.000, de los cuales más de M\$ 100.000.000 estarán destinados a subsidios o inversiones en regiones, con lo que se da continuidad a la tendencia de incrementar el monto del subsidio permanente para esas zonas que se gastan en servicios de transporte.

Añadió que M\$ 30.000.000 de los montos antes indicados, se aplicarán a la ejecución de intervenciones urbanas, proyectos que contemplan ciclovías, obras de iluminación y veredas, además de los corredores exclusivos para buses.

- - -

#### **PROGRAMA 01 SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 13.027.238, lo cual representa un aumento de 7,2% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 12.157.574, expresado en moneda de 2015.

**- Puesto en votación el Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

- - -

#### **PROGRAMA 02 EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (EFE)**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 155.240.582, lo cual importa un aumento de 11,0% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 139.875.145, expresado en moneda del año 2015.

El Presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señor Jorge Insotroza, comenzó su intervención haciendo presente que entre los objetivos procurados por la empresa está mejor la

conectividad entre las personas y apoyar el desarrollo urbano y la calidad vial.

Expresó que el presupuesto que se ha asignado a EFE para el año 2015 es de continuidad y, fundamentalmente, se ha hecho propia la política formulada en el anterior Gobierno, en orden a desarrollar trenes de cercanía en la Región Metropolitana y a fomentar el transporte de carga.

En el primer programa, apuntó, se enmarcan los proyectos Rancagua Express, Santiago-Melipilla y Alameda-Batuco.

Acto seguido, el Gerente General de EFE, señor Ricardo Silva, hizo un análisis detallado de los aportes fiscales que se prevén para el año venidero y de los principales proyectos involucrados.

En primer lugar, mencionó que está en plena ejecución el proyecto Rancagua Express, cuya puesta en marcha se espera para el mes de octubre del año 2015; se compone de 16 trenes y 18 estaciones. Asimismo, se contempla la adquisición de 8 nuevos trenes, con la finalidad de disminuir de 6 a 4 minutos los intervalos de la frecuencia del servicio de MERVAL, y la extensión de la vía electrificada Lomas Coloradas-Coronel, con lo que se incrementará la capacidad anual de traslado de pasajeros, de 1,5 a 5 millones.

En lo que atañe al transporte de carga, se considera un mayor acercamiento con los demandantes de ese servicio, con el objetivo de lograr un mayor número de transacciones, conjuntamente con el incremento de capacidad de la vía San Rosendo-Santiago, que tiene gran incidencia en esta área.

Respecto de la administración interna de EFE, destacó la realización de tareas de ordenamiento y documentación de procesos, una reducción relevante de observaciones de control interno y una mejor gestión de información, mediante la utilización de sistemas líderes en control de gestión corporativa.

En el ámbito operacional y financiero hizo mención de labores que tienden a asegurar una mayor eficiencia en el gasto en personal, de la realización de inversiones en los cruces a nivel, del financiamiento de US \$123.000.000 para Rancagua Express y de la adopción de medidas para afrontar las eventuales alzas de tarifas eléctricas en el futuro.

En el contexto de un aumento del presupuesto total de EFE para el próximo año, que es de 11,0%, el señor Gerente General explicó una de las principales variaciones está dada por el incremento de los recursos destinados al Ferrocarril de Arica a La Paz, debido a la necesidad de limpiar de plomo las vías, el comienzo del contrato

de mantención de la vía férrea y el mantenimiento de puentes y obras de arte.

En igual sentido, el aporte para la mantención de la infraestructura de EFE crece en un 13%, incremento que será destinado a trabajos en el material rodante y al nuevo sistema de peajes del servicio Rancagua Express.

Por último, las variaciones en el ítem correspondiente al servicio de la deuda se explican por una mayor amortización de recursos que la proyectada para el año en curso, en virtud de que dos créditos contratados con instituciones bancarias expirarán el año entrante.

Presentó el siguiente cuadro, que detalla los ingresos y gastos que se prevén para el año 2015:

	<b>Ley de Ppto 2015</b>
<b>INGRESOS</b>	<b>155.241</b>
<b>Aporte Fiscal</b>	<b>155.241</b>
Libre	76.579
Servicio de la Deuda Interna	49.491
Servicio de la Deuda Externa	29.171
Saldo inicial de caja	1
<b>GASTOS</b>	<b>155.241</b>
<b>TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>1.396</b>
Fondos para Indemnizaciones	1.396
<b>TRANSFERENCIAS DE CAPITAL</b>	<b>75.182</b>
A Otras Entidades Públicas	75.182
Ferrocarril Arica La Paz	5.306
Inversiones Plan Trienal 2014-2016	37.492
Aporte Mantención Infraestructura	21.115
Inversiones Planes Trienales Anteriores	11.268
<b>SERVICIO DE LA DEUDA</b>	<b>78.662</b>
Amortización Deuda Interna	9.612
Amortización Deuda Externa	27.719
Intereses Deuda Interna	39.879
Intereses Deuda Externa	1.453
<b>SALDO FINAL DE CAJA</b>	<b>1</b>

El listado de los programas que serán financiados con aportes fiscales en el marco del Plan Trienal es el que sigue:

Programa/Proyecto	MM \$ 2014	MM \$ 2015
1 Continuidad y Seguridad Operacional	<b>9.898</b>	<b>13.376</b>
1.1 Obras Civiles en Puentes	<b>7.141</b>	<b>11.961</b>
Zona Centro: 8 Puentes a 19 Ton/eje	1.718	2.444
Zona Norte: 7 Puentes a 19 Ton/eje	2.260	4.180
Zona Sur: 9 Puentes a 19 Ton/eje	1.356	2.572
Zona Norte-Centro-Sur	1.808	2.765
1.2 Seguridad Operacional	<b>2.079</b>	<b>1.415</b>
Cruces Etapa 1: Instalación señáletica de 47 Cruces	949	1.350
Cruces Etapa 2: Medición de IP para 187 Cruces	90	64
Implementar Normativa Técnica de Cruces a Nivel	136	0
Reubicación e incorporación de nuevos Cruces a Nivel	678	0
Mejoramiento del Sistema de Control de Cruces a Nivel	226	0
1.3 Optimización y Control de Señalización	<b>678</b>	<b>0</b>
Cambio configuración territorios sistema AUV	452	0
Implementación AUV automática	226	0
2 Productividad Operacional	<b>452</b>	<b>965</b>
2.3 Optimización Operacional (Desvío de Maniobras Concepción)	452	965
3 Aumento Transporte de Carga	<b>21.108</b>	<b>22.187</b>
3.1 Aumento Capacidad / Alameda - San Rosendo (Puentes)	<b>4.384</b>	<b>8.939</b>
3.1 Aumento Capacidad / Barrancas - Alameda - Paine (Vías)	<b>2.757</b>	<b>0</b>
3.1 Aumento Capacidad / Red Norte	<b>3.119</b>	<b>836</b>
Rehabilitación puentes	407	836
Rehabilitación vías	2.712	0
3.1 Aumento Capacidad / San Rosendo-Puertos VIII Región	<b>2.350</b>	<b>193</b>
Rehabilitación puentes	90	193
Rehabilitación vías	2.260	0
3.2 Estudios de Aumento Carga (Puentes)	<b>362</b>	<b>0</b>
Evaluación de factibilidad Acceso Norte a Concepción	90	0
Definir Proyecto de Centros de intercambio	181	0
Evaluación de factibilidad de ByPass	90	0
3.3 Adquisición Faja Vía	<b>8.136</b>	<b>12.219</b>
4 Aumento Transporte de Pasajeros	<b>678</b>	<b>965</b>
4.1 Trenes Metropolitanos (Equipos UTS-444, para 3 trenes por año)	678	965
<b>Total MM \$</b>	<b>32.136</b>	<b>37.492</b>

Finalmente, cifró la deuda de EFE a la fecha en US \$ 1.800.000.000.

Retomó la palabra el señor Presidente de EFE para ofrecer una visión general de los aspectos considerados en el Plan Trienal 2014-2016, recientemente aprobado, y para informar sobre los estudios que se pretende realizar.

En primer lugar, señaló que la totalidad de los recursos involucrados en la ejecución del Plan Trienal antes referido alcanzará una suma ascendente a US\$ 1.111.000.000, que estará enfocada, de forma primordial, al desarrollo de trenes urbanos y al incremento del transporte de carga.

Programa	Proyecto	Avance	Estado	Fuente Financiamiento	Inversión MMUSD	Inicio Operación
Continuidad y Seguridad Operacional	Obras Civiles en Puentes	Ingeniería de Detalles Ejecución de Obras de Rehabilitación y Reforzamiento Estructural (1)	Desarrollo Ingeniería y Licitación Obras Civiles	Aporte Fiscal	63,2	2016
	Seguridad Operacional en Cruces	Medición de Índice Peligrosidad (IP) Instalación de Señalética Instalación de barreras Automáticas Desactivación de Cruces	Ejecución Medición IP Licitación Inst. Señalética Ingeniería Básica y Detalles Barreras y desactivación.	Aporte Fiscal Ley Espejo	4,3 71,3	2017
	Confinamiento, Sistema Eléctrico, Señalización y Comunicación Rehabilitación Vías	Instalación de Confinamiento Optimizar Señalización, Electrificación y Comunicación Rehabilitación de Vías	Ingeniería Básica Ejecución Obras Civiles	Recuperación IVA Flujo Pasajeros	36,3	2016-2017
Productividad Operacional	Obras Civiles Construcción Puente Biobío	Construcción de nuevo puente	Licitación Ingeniería Básica y de Detalle	Deuda 100% Garantizada	120,0	2018
	Optimización Operacional	Sistemas Integrados Sistema Información Geográfica	Licitación e implementación	Aporte Fiscal Flujo Pasajeros Recuperación IVA Deuda	20,2	2016
Aumento Transporte de Carga	Aumento Capacidad Red Ferroviaria	Transporte contenedores sector Valparaíso, San Antonio y Santiago Estudio Nuevo Acceso a Concepción	Licitación Estudios de Factibilidad	Aporte Fiscal Recuperación IVA Deuda Aporte Privado	58,8 18,4 81,6 131,0	2015-2017
	Adquisición Faja Vía Acceso Norte Concepción y By Pass RM	Adquisición de terrenos para nuevos trazados	Licitación de estudio y trazados	Aporte Fiscal	56,0	2016-2017
Aumento Transporte de Pasajeros	Rancagua Express	Construcción Servicio de Pasajeros (3)	Obras Civiles	Ley Espejo Bonos Recuperación IVA	70,8	2015
	Suburbanos Alameda - Malleco - Melipilla	Construcción Servicio de Pasajeros Alameda - Malleco (2)	Ingeniería Básica y Detalles	Ley Espejo	242,8	2017
	Suburbanos Santiago - Batauco	Ingeniería Básica y Detalles del Servicio de Pasajeros Santiago - Batauco	Licitación Ingeniería Básica	Ley Espejo	6,8	201 (4)
	Suburbanos Concepción Cerro Leje	Adquisición Material Rodante	Estudio Factibilidad	Ley Espejo	21,8	2016
	Servicio Talca - Construcción	Adquisición Material Rodante	Estudio Factibilidad	Ley Espejo	6,0	2016
	Mejoramiento Servicio Tren Central	Implementación de Intermodales	Licitación Factibilidad	Aporte Fiscal Ley Espejo	6,4	2016
	Mejoramiento Servicio Metro Valparaíso	Ingeniería detalle y construcción obras civiles	Licitación Ingeniería Detalle	Ley Espejo Aportes	41,3	2016
<b>TOTAL</b>					<b>1.111,0</b>	

Por su parte, los estudios que corresponden a nuevas iniciativas del actual Gobierno, son los siguientes:

Estudios Factibilidad Proyectos Regionales	Estudio MMUSD	Estudio MMS	Proyecto
Evaluación Extensión Servicio Biotren Coronel - Lota	0,1	70	Biotren
Sistema de Transporte Masivo Ferroviario en el Gran Concepción	0,6	300	Biotren
Estudio Negocios Medio de Pago Tarjetas sin contacto en el Gran Concepción	0,2	80	Biotren
Estudio Servicio alimentadores Biotren e integración modal en Concepción	0,2	90	Biotren
Evaluación Servicio Pasajeros Temuco - Loncoche - Valdivia	0,3	165	Biotren
Evaluación Construcción Servicio Pasajeros La Unión - Osorno - Puerto Montt	0,4	175	Biotren
Implementación Bucle de Cercanía entre Curicó - Talca - Linares	0,1	28	Tren Central
Implementación Nuevos Medios de Pago Metro de Valparaíso (Ascensores y Trolebuses)	1,3	660	Metro Valparaíso
Extensión Quillota - La Calera	0,3	163	Metro Valparaíso
Estudio de Evaluación del Nuevo Trazado Santiago - Valparaíso	0,6	300	Planificación
<b>TOTAL PROYECTOS REGIONALES</b>	<b>4,1</b>	<b>2.031</b>	

Una vez finalizada la exposición de las autoridades de EFE, intervino el Honorable Senador señor García-Huidobro, quien comentó que entre los años 2010 y 2013 la empresa redujo casi a la mitad las pérdidas y expresó que había un compromiso de que ellas fueran suprimidas al año 2020. Sobre esto último, consultó si se mantiene la misma perspectiva.

Respecto de la ejecución presupuestaria, que en su entender hasta la fecha no ha sido la adecuada, preguntó qué porcentaje de cumplimiento se espera alcanzar en el año en curso.

Seguidamente, no obstante valorar la puesta en marcha del servicio Rancagua Express durante el año 2015, requirió mayores antecedentes sobre la situación que afecta a la comuna de Graneros en cuanto a los atraviesos proyectados.

Luego, solicitó información sobre el listado de propiedades que son de propiedad de EFE e inquirió si se contempla la enajenación de alguna de ellas, con el fin de destinar esos fondos al pago de la deuda. De igual manera, consultó la situación de inmuebles con valor patrimonial que han sido entregados a la administración de terceros y de otros bienes con valor histórico, como el Viaducto del Malleco.

En materia de cruces, preguntó qué criterios se utilizarán en su construcción, puesto que es de común ocurrencia que su emplazamiento genere conflictos con las comunidades aledañas.

Por último, solicitó antecedentes sobre el problema existente con el Ministerio de Obras Públicas en la construcción de la ruta entre San Fernando y Santa Cruz, respecto de una vía férrea que se sitúa en el trazado de dicha vía.

A su turno, el Honorable Senador señor Horvath expresó que durante las últimas décadas se abandonaron las inversiones en ferrocarriles y se privilegió el transporte de carga mediante camiones, lo que consideró un error, toda vez que son patentes los beneficios que en materias de congestión y seguridad presentan los trenes. En ese sentido, mostró su satisfacción por la realización de un estudio destinado a evaluar una ruta entre Valparaíso y Santiago.

Requirió una opinión de los personeros de EFE sobre la idea de aunar los sistemas de transporte de trolebuses, ascensores y trenes en la ciudad de Valparaíso, en lo posible con una tarifa integrada que los haga más competitivos frente a otras alternativas y con vías únicas para el desplazamiento de los troles.

Se refirió también a la tornamesa que se ubica en el sector costero de Valparaíso, cuyo uso alternativo como feria o lugar de convenciones podría otorgar un valor agregado a la ciudad.

Finalmente, pidió un detalle del estado de conservación de la red ferroviaria a nivel nacional, especialmente considerando que el servicio de la deuda consume más de la mitad del presupuesto de la Empresa.

A continuación, el Honorable Diputado señor Jaramillo manifestó su pesar por la situación planteada precedentemente, por cuanto ello impide la generación de nuevos proyectos o el financiamiento de inversiones que han esperado por años su concreción, como los trenes de cercanía en el sur de Chile.

En el mismo orden de ideas, reclamó, por una parte, el incumplimiento de lo dispuesto en la glosa que impone la obligación de informar a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos sobre los estudios, análisis y proyectos existentes destinados a poner en marcha trenes de cercanía en otras zonas del país distintas de aquella en que operará el Rancagua Express y, por otra parte, criticó que dicha glosa no se replique en el presupuesto proyectado para el año entrante.

Requirió de las autoridades de EFE un enfoque de largo plazo, que asegure que los estudios que se realizarán el próximo año – como el que evaluará la ruta La Unión a Puerto Montt– se traduzcan en obras concretas y permitan la reposición del servicio de trenes en el sur.

Precisó que las críticas que ha deslizado no tienen como destinatarios a los personeros gubernamentales que recientemente han asumido su mandato, pero sí los exhortó a que de una vez por todas se analicen alternativas adicionales a las de trenes ya proyectados en la zona central del país, puesto que no fue posible lograr ese apoyo de parte de las autoridades ministeriales anteriores.

Haciéndose cargo de las consultas formuladas, el señor Ministro expresó su convicción de que los ferrocarriles tienen un gran futuro en el país. En efecto, se hace cada vez más necesario aumentar el número de trenes de acercamiento e incrementar la carga transportada por vías férreas.

Mas, dado que EFE ha tenido dificultades de envergadura durante las últimas décadas, reflexionó, es relevante no cometer errores en la forma de fortalecer a la empresa y, en esa línea, quizás sea recomendable iniciar la recuperación con proyectos no tan ambiciosos, pero que aseguren rentabilidad. A modo de ejemplo, citó el caso del Merval, que ha sustentado su operación e incluso ha generado un cierto excedente.

Entonces, si bien compartió la aspiración del Honorable Diputado señor Jaramillo, en orden a llevar nuevamente el servicio de trenes a la zona sur y que los ferrocarriles se transformen en un

medio de transporte relevante en el país, es indispensable comenzar con estudios que identifiquen qué proyectos cuentan con bases sólidas para, en definitiva, decidir su concreción. Al efecto, recordó que el servicio Rancagua Express se diseñó sin la debida ingeniería de detalle, lo que ha significado que se dupliquen los costos planificados originalmente para el proyecto.

Ahondó en el caso de MERVAL, haciendo hincapié en que su éxito se debe principalmente al subsidio del pasaje de los estudiantes, que implicó una rebaja de la tarifa de los adultos y, como consecuencia de ello, un aumento de la competitividad del tren respecto de los buses.

Argumentó que en el caso del ramal que concluye en Puerto Montt, los estudios deberán analizar su eventual integración con los sistemas de buses que acceden a esa ciudad, ya que su viabilidad dependerá en gran parte de ello.

Sobre la integración multimodal en la ciudad de Valparaíso, valoró la iniciativa de vías exclusivas para troles, debido a que el transporte privado es el mayor causante de congestión. Igualmente, enfatizó que gracias al Subsidio Nacional al Transporte Público la empresa que opera los trolebuses pudo salir de la quiebra y hoy está en posición de adquirir 21 máquinas refaccionadas en Suiza, para modernizar sus operaciones. Esa medida, junto a una tarifa integrada con los ascensores, le dará un impulso mayor a este sistema, que traslada a más de 3.000.000 de pasajeros anualmente.

Seguidamente, dio cuenta de que EFE está en un proceso de inversión significativo, con Rancagua Express como el proyecto más destacado de los últimos 10 años, y con otras obras relevantes, como la ejecución de la ruta Lomas Coloradas-Coronel y la compra de nuevos trenes para MERVAL. En esa misma línea, anunció que la meta que se ha impuesto la empresa para el final de la década es duplicar la carga transportada actualmente y, por otro lado, asegurar que un 30% de la carga que provenga de los puertos del país sea transportada por ferrocarriles.

Por último, reconoció que existe una cierta tensión entre la necesidad de garantizar la recuperación de la Empresa y la mantención de los inmuebles de su propiedad, ya que es atractivo pensar en su venta para paliar las deudas que la aquejan. No obstante, en su opinión, para asegurar que en el futuro pueda aumentarse la flota de trenes y que ellos cuenten con la debida infraestructura para su mantención, es absolutamente necesario no enajenar el patrimonio de EFE.

Acto seguido, el señor Presidente de EFE no aseveró que al año 2020 las pérdidas se habrán reducido a cero, como se planteó en alguna oportunidad, toda vez que existen servicios, como el BIOTREN, que tienen pérdidas de alrededor de \$ 1.700.000.000, pese a que opera sólo en horarios punta. Las alternativas de solución, agregó, son la

inyección de inversión para optimizar su rendimiento económico o simplemente cerrarlo. Obviamente, apuntó, dada la rentabilidad social del servicio, se ha optado por la primera opción. En la misma situación se encuentra la ruta Santiago-Chillán, concluyó.

Sostuvo posteriormente que la completa tramitación del Plan Trienal 2014-2016 terminó recién en el mes de agosto pasado, por lo que la probabilidad de ejecutar la totalidad de los recursos comprometidos para el año en curso es baja.

Respecto de las propiedades que están en poder de EFE, sostuvo que el criterio general que se ha tomado es no descontinuar la faja de terrenos actual y, en ese contexto, se pretende evitar la enajenación de activos que pueden ser estratégicos en el futuro, rentabilizándolos a través de diversos modelos de negocios, como el del centro comercial situado a un costado de la Estación Central. Para cuidar el patrimonio, complementó, se entregan ciertos bienes inmuebles en comodato a las municipalidades, que los mantienen adecuadamente y permiten recuperarlos en buenas condiciones cuando se necesitan.

Sobre la situación de los cruces ferroviarios, adujo que los criterios utilizados para su emplazamiento son el flujo de vehículos, la frecuencia de los trenes y su visibilidad. En base a estos factores se determina si se construyen sobre o bajo nivel.

En el mismo asunto, expuso que el cruce de la comuna de Graneros es el de mayor peligrosidad en el tramo Santiago-San Fernando y, por tal motivo, es indispensable que el paso se haga bajo nivel, aunque eso pueda afectar a algunos comercios colindantes, situación que se ha conversado con el alcalde de la ciudad.

Anunció la resolución de la dificultad surgida con el Ministerio de Obras Públicas en la ruta que une San Fernando y Santa Cruz, tema que ha quedado superado. Igualmente se mostró disponible para analizar el uso que podría darse a la tornamesa en el puerto de Valparaíso.

Con la finalidad de privilegiar el transporte de carga por ferrocarriles se ha mantenido negociaciones con los puertos de San Antonio y Valparaíso, con miras a que en un futuro cercano el porcentaje de participación de los trenes en ese rubro alcance una cifra cercana a 30%.

Al concluir, mencionó que al asumir su cargo no se encontró con una carpeta definida de proyectos de corto plazo y anunció que se harán todos los estudios requeridos para evaluar la planificación a futuro en materia de inversiones. Comprometió un plan estratégico del desarrollo de la empresa en los próximos 6 u 8 meses.

- En votación el Programa 02, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.

- - -

### **PROGRAMA 03 TRANSANTIAGO**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 73.656.034, lo cual significa un incremento de 72,5% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 42.701.185, expresado en moneda del año 2015.

El señor Ministro aclaró que este programa, que ahora se denomina Directorio de Transporte Público Metropolitano, en general mantiene sus gastos operativos, pero aumenta fuertemente los fondos asignados al Subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, especialmente en lo que se refiere a los proyectos de corredores exclusivos para buses y a las intervenciones urbanas que se les adicionará.

Adujo que uno de los principales desafíos del sistema de transporte en Santiago es afrontar los problemas de congestión causados por los automóviles privados. Ejemplificó esa dificultad con el hecho de que una disminución de un 5% en la velocidad de los buses equivale a eliminar de la flota total igual porcentaje de máquinas.

Durante el anterior Gobierno de la Presidenta Bachelet, reflexionó, se hizo un esfuerzo en infraestructura que permitiera dar prioridad al transporte público y que se reflejó en la construcción de entre 10 y 15 kilómetros de corredores exclusivos por año, cifra que disminuyó a 5,8 kilómetros en los 4 años de la administración recién pasada. Entonces, lo que se pretende ahora es retomar aquel impulso.

El Honorable Senador señor García-Huidobro expresó que el Transantiago ha significado una carga sideral para el erario. A mayor abundamiento, los recursos que originalmente se proyectaron como aporte del Estado al sistema se han multiplicado más de diez veces.

Solicitó información sobre la magnitud del fraude que ha afectado a la operación de las tarjetas BIP y qué resguardos se ha tomado para evitar su reiteración.

Por otro lado, Su Señoría preguntó si el presupuesto presentado será suficiente para cubrir las necesidades de este programa, toda vez que los ingresos no han aumentado y los índices de

evasión tampoco evidencian mejorías. Sobre este último punto, requirió mayores antecedentes sobre las medidas destinadas a atacarla y, por otra parte si se tiene planificado alzar las tarifas.

En último término, consultó por qué no hay una glosa específica que determine qué tipo de inversiones se realizarán en el marco de este programa y si, de no utilizarse en su totalidad, podrían los recursos quedar bajo el concepto de libre disposición.

Acto seguido, el Honorable Senador señor Letelier deseó a las autoridades ministeriales éxito en su misión y fortaleza para evitar las arbitrariedades sistémicas de los operadores de buses del Transantiago que, en su parecer, han abusado de los contratos que los ligan con el Estado, pese a que en febrero de este año se les adelantaron recursos importantes, situación que merece reparos de legalidad.

En resumen, requirió de los personeros la adopción de medidas drásticas contra los operadores que, junto con provocar los problemas antedichos, otorguen un mal servicio, en especial, por cuanto cree que el transporte público capitalino, siendo un buen sistema en comparación con la realidad latinoamericana, requiere mayores avances.

En otro plano, respaldó la priorización de la inversión en vías exclusivas y en el fortalecimiento del espacio público, pidió una solución a la congestión que se presenta permanentemente en Plaza Italia y solicitó la instalación de horarios definidos que permitan a los pasajeros conocer los tiempos de arribo de los buses a cada paradero.

El señor Ministro matizó la apreciación de que el subsidio al transporte público constituya un gasto sideral, puesto que cualquier sistema de transporte de calidad en el mundo cuenta con altos subsidios para su operación, mayores a los de la ciudad de Santiago. A modo de ejemplo, mencionó que en la ciudad de Londres los subsidios alcanzan a US\$ 2.500.000.000, contra US\$ 700.000.000 de la capital chilena y, pese a que transportan el doble de pasajeros, el subsidio per cápita es significativamente mayor.

Agregó que en algunas ciudades de estados Unidos los subsidios cubren entre el 70% y el 80% de los gastos operativos.

Sin perjuicio de lo anterior, sostuvo que, en su opinión, la aplicación de subsidios está justificada, tanto por la evidencia internacional como por las externalidades positivas que genera, entre las cuales se cuenta la renovación de la flota, la formalización de los conductores y la aplicación de tecnologías que hagan más segura la tarjeta de prepago. Además, no se debe olvidar que los vehículos privados también son subsidiados indirectamente, porque no pagan la congestión, los accidentes y la contaminación que generan, entre otras externalidades negativas que producen.

Citó estudios realizados en el año 2009 en Londres, Washington y Los Ángeles, que indican que los subsidios –que ya son altos– deberían ser mucho mayores o, tal como se ha propuesto por algunos, ser de tal magnitud que hagan gratuito el pasaje, por las consecuencias positivas que se generan si la gente opta por el transporte público en desmedro del privado.

En tanto, existen estudios en Santiago que señalan que la mitad del subsidio al Transantiago se justificaría sólo por la disminución en las enfermedades y muertes prematuras causadas por la reducción de la contaminación provocada por el cambio de la flota del transporte público.

Sobre el timo que afectó a las tarjetas BIP, informó que se debió a una aplicación que se utilizó para cargar fraudulentamente las tarjetas, situación que no es novedosa y que afecta también a las tarjetas de bancos y entidades del comercio al detalle. Lo importante, aclaró, es contar con los sistemas tecnológicos para evitar que ese tipo de delitos informáticos se masifique.

En el caso de la tarjeta BIP, complementó, el fraude se detectó con rapidez y se procedió a la inhabilitación de 26.000 unidades. Asimismo, se presentó una denuncia en la fiscalía, para perseguir a los responsables de la violación del sistema de recarga de las tarjetas. En el largo plazo se dotará a las tarjetas de códigos distintos, para que si se interviene una ello no se replique a las demás.

Respecto de la evasión, explicó primeramente que parte de ella es involuntaria, porque se origina en la falta de puntos de recarga de las tarjetas o de la imposibilidad de acceso a los buses porque están llenos de pasajeros. Para ello, se espera duplicar los puntos de recarga, incorporar a las cadenas del comercio detallista en la tarea y utilizar también los teléfonos móviles.

Sin perjuicio de lo ya expuesto, se ha aumentado en 400% el número de fiscalizadores y carabineros para controlar la evasión, lo que ha tenido buenos resultados, al igual que el trabajo de algunos operadores, como REDBUS, que en la zona norte de Santiago la redujo de 24% a 14%.

Sobre el alza de tarifas, acotó que el panel de expertos constituido para analizar la materia goza de plena autonomía para su funcionamiento, tanto en la fijación del precio del pasaje como en el monto de los subsidios requeridos para la operación del sistema.

Comprometió el envío de un listado de los proyectos de inversión relacionados con este programa.

Por otra parte, señaló que se están tomando medidas drásticas, tanto en la fiscalización como en los descuentos a los operadores de buses que no prestan un servicio apropiado. Junto a ello, se adoptan medidas de apoyo para que los operadores en problemas puedan mejorar sus índices de frecuencia y calidad del servicio.

Finalmente, el Honorable Senador señor Horvath pidió que en la Comisión especial Mixta de Presupuestos se informe sobre otros medios de transporte que se estén analizando para la ciudad de Santiago, tales como teleféricos, tranvías o ciclovías, dada la precaria calidad de vida de la mayor parte de sus habitantes.

El señor Ministro postuló que para una ciudad del tamaño de Santiago y con la congestión que sufre, el sistema público de transporte ofrece condiciones muy aceptables. De hecho, afirmó que hay algunos operadores de buses que poseen los mismos índices de satisfacción usuaria que METRO y recientes estudios internacionales han situado al transporte capitalino como el mejor de América Latina.

**- Puesto en votación el Programa 03, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

- - -

#### **PROGRAMA 04 UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 12.780.451, lo cual representa un aumento de 6,7% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 11.983.388, expresado en moneda de 2015.

**- Sometido a votación el Programa 04, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

- - -

**PROGRAMA 05  
FISCALIZACIÓN Y CONTROL**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 10.629.071, lo cual importa un incremento de 15,2% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 9.222.623, expresado en moneda de 2015.

**- En votación el Programa 05, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

- - -

**PROGRAMA 06  
SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO.**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 609.772.256, lo cual significa un crecimiento de 22,3% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 498.727.885, expresado en moneda del año 2015.

El señor Ministro enfatizó que el presupuesto de este año ha continuado una tendencia creciente, cual es, que la mayor parte de los recursos asignados al Subsidio Nacional al Transporte Público tengan como destinatarias a las regiones.

En la misma línea se encuentran las iniciativas de inversión para regiones, que muestran un incremento significativo, y las transferencias de capital, debido a la operación del Fondo de Desarrollo Regional.

Todo lo anterior da cuenta de un aumento de más de M\$ 100.000.000 de recursos destinados a regiones. Asimismo, también se contemplan recursos que son administrados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

El Honorable Senador señor Letelier, en primer lugar, manifestó su profunda molestia porque la forma de utilizar los dineros provenientes de los subsidios no sea decidida en y por las regiones, en especial, por cuanto esos recursos en su gran mayoría no subsidian el costo del transporte regional, sino que se destinan a obras que deberían ser financiadas por otras reparticiones públicas. Ello ha determinado que exista un incentivo perverso a la migración interna hacia Santiago, ya que, entre

otros beneficios, el transporte en la capital es más barato que en regiones.

Por lo tanto, demandó la pronta dictación del reglamento que permitirá que las regiones decidan el destino de los montos provenientes del Fondo de Apoyo Regional<sup>1</sup> (FAR).

En otro aspecto, reclamó mayor transparencia en la asignación de los recursos y que no se repartan entre diversas Partidas y Programas, lo que dificulta su análisis.

Entre las situaciones que calificó de anómalas, llamó la atención sobre el hecho de que la región metropolitana también reciba una parte del FAR, porque se pretende que sus zonas rurales sean tratadas como una región diferente.

Preguntó luego cuántos de los proyectos asociados a los fondos “espejo” han sido decididos en y por las regiones. Lo anterior, en el contexto de las medidas de descentralización propuestas por la actual administración.

Seguidamente, el Honorable Senador señor Horvath consultó sobre la planificación del Ministerio en materia portuaria, a partir de la pronta ampliación del Canal de Panamá, y las implicancias que ello traerá para el transporte marítimo.

En segundo lugar, en relación con la zona austral, consultó si se contempla mejorar el sistema bimodal de tres transbordadores que hay entre Puerto Montt y Chaitén, agregando alguna máquina adicional, y si se mantendrá la tarifa subsidiada.

Del mismo modo, requirió antecedentes sobre la conservación de los subsidios hacia y desde la zona austral, para que definitivamente se refleje en una disminución en los precios de la canasta de productos que se ofrecen en la zona. Planteó igual consulta en el caso del transporte de combustible hacia la región y del que se comercializa dentro de ella, y para la situación de los buses y taxis colectivos en Coyhaique y Puerto Aysén.

También se refirió a la situación del tramo entre Puerto Natales, Puerto Yungay y Tortel, demandando la realización de viajes exploratorios para analizar su factibilidad y determinar cuál podría ser la oferta de embarcaciones.

---

<sup>1</sup> La glosa 02 de este Programa de la Partida 50 es la siguiente: “Durante el año 2015, incluye \$172.278.823 miles para ser distribuidos en los diferentes Gobiernos Regionales. Con el resto de los recursos, se constituirá una Provisión en la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, al cual podrán acceder los Gobiernos Regionales para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.”.

Finalmente, respecto de la glosa que permite adquirir catamaranes nuevos o reacondicionados para la zona austral, requirió una acción más decidida por parte del Ministerio, ya que hasta el momento no ha sido ocupada. De igual manera, consideró contraproducente para las zonas aisladas lo dispuesto en el inciso quinto de la glosa 04, puesto que si la destinación de recursos se hace de manera proporcional a la población el subsidio constituirá un incentivo negativo para el transporte médico de emergencia.

Posteriormente intervino el Honorable Senador señor García-Huidobro, quien puso en debate la situación de los taxis colectivos a nivel nacional, y solicitó información respecto de la forma en que se hará efectiva en la práctica la entrega de los subsidios comprometidos y sobre cómo se abordará el problema del mayor costo del combustible en regiones, en comparación con la zona central del país.

En otro aspecto, demandó que las licitaciones de barcazas fijen marco a las tarifas para los diversos tipos de vehículos, con la finalidad de promover el turismo y, por otro lado, llamó a las autoridades a hacer justicia con aquellos que laboran en el transporte menor de vehículos en regiones, que en general, no reciben aportes de la magnitud de los dirigidos a los vehículos de mayor tamaño.

En seguida, el Honorable Diputado señor Jaramillo trajo a colación la queja planteada en reiteradas oportunidades, tanto en la aprobación del presupuesto como el control de avance de su ejecución, respecto de la falta de seguimiento por parte del Ministerio de los subsidios gestionados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, en el sentido que fiscalizar su destinación.

Reclamó que, finalmente, los recursos no son utilizados en soluciones relacionadas con el transporte, sino que con obras que escapan de ese ámbito. A modo de ejemplo, mencionó la ejecución de faenas que corresponden a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

En resumen, dejó constancia de que esta situación refleja una enorme injusticia en contra de las regiones.

Haciéndose cargo de las opiniones antes planteadas, el señor Ministro hizo presente que la Secretaría de Estado a su cargo hará todos los esfuerzos para reducir los costos del transporte hacia y en las regiones y para incrementar la calidad del servicio que se otorga, considerando las realidades específicas y las necesidades de cada zona, que no siempre se enfocan únicamente en la reducción de tarifas. Así, entre otras medidas, se priorizará la aplicación de los perímetros de exclusión<sup>2</sup> en

---

<sup>2</sup> El artículo 9° bis del decreto N° 212, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, dispone lo siguiente:

las ciudades intermedias.

Informó que ya se encuentra tramitado el acto reglamentario que permitirá la entrega del bono comprometido a los taxis en la zona de Aysén. Asimismo, anunció la ejecución de un plan piloto para la ruta Puerto Natales-Puerto Yungay, y señaló que existe una auténtica dificultad para adquirir catamaranes, ya que ese tipo de naves no está disponible en el país en la actualidad.

Respecto del transporte menor, hizo hincapié en que, si bien es perjudicado en algunos aspectos, también es favorecido en otros, como la congelación del parque de taxis y taxis colectivos y la no aplicación de tarifa escolar en dichos servicios.

Informó también que se fomentará el aumento de la frecuencia del transporte bimodal en la zona austral, y argumentó que no es posible incorporar en las licitaciones de las barcazas a tipos de vehículos que no correspondan a transporte exclusivo de pasajeros, que es el subsidiado.

Finalmente, además de destacar que la cartera a su cargo no tiene el control de los recursos gestionados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, advirtió que la normativa permite que parte de los fondos del subsidio se utilicen en proyectos que no sean estrictamente relacionados con el transporte.

Sin embargo, recalcó que su intención es que se aumente la cantidad de los subsidios que se aplican directamente a los servicios de transporte. Además, llamó a mirar la infraestructura en transporte de una manera más amplia, en el sentido de analizar su pertinencia de acuerdo a la realidad de cada región.

En conclusión, aclaró que en su opinión el subsidio “espejo” favorece más a las regiones que a Santiago.

**- Puesto en votación el Programa 06, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

A continuación, la Subcomisión consideró la siguiente indicación formulada a este Programa:

---

“Artículo 42°: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, por resolución y previo Informe Técnico del Secretario Regional respectivo, establecer un Perímetro de Exclusión al interior de las zonas urbanas y disponer el cumplimiento de condiciones de operación y de utilización de vías específicas para determinados tipos o modalidades de servicio, exigencias, restricciones o diferenciaciones adicionales, entre otras. Este Perímetro de Exclusión no será aplicable a los servicios concesionados en virtud del artículo 3° de la ley N° 18.696. Tanto el perímetro mencionado como las exigencias asociadas a él, serán establecidas mediante resolución fundada.”.

- Del Honorable Diputado señor Jaramillo y de los Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier, para eliminar del párrafo quinto de la glosa 04 de la asignación 19.01.06.24.01.511, Subsidios al Transporte Regional, la frase “de manera proporcional a la población de cada una de las regiones” y las comas que la preceden y la siguen.

El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor José Pisero, hizo presente que la indicación incide en la administración presupuestaria.

La Subcomisión reiteró que sujetar la asignación del subsidio al transporte médico de emergencia a la condición de la densidad de la población puede tener graves consecuencias en casos en que esté en juego la salud o la vida de una persona. Por eso recomendó al Ejecutivo revisar la glosa en cuestión y acoger el criterio parlamentario expresado en la indicación.

**- El señor Presidente de la Subcomisión la declaró inadmisibles, por incidir en materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, de acuerdo con lo prescrito en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República.**

-----

#### **PROGRAMA 07 PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 1.110.457, lo cual representa un incremento de 38,4% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 802.445, expresado en moneda de 2015.

**- Sometido a votación el Programa 07, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

---

**PROGRAMA 08**  
**PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA**

El presupuesto de este Programa considera recursos por M\$ 9.446.297, lo cual representa un crecimiento de 0,8% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 9.369.042, expresado en moneda de 2015.

El señor Ministro explicó que en la estructura organizacional de la Subsecretaría de Transportes se contempla una División de Planificación y Desarrollo, bajo la cual se instalan los programas de la Unidad Operativa de Control de Tránsito y SECTRA.

El Honorable Diputado señor Jaramillo planteó su preocupación por las dificultades de las regiones para acceder a las autoridades de SECTRA, a las que, específicamente en el caso de la región de Los Ríos, se suma al problema de que los funcionarios más cercanos están emplazados en la ciudad de Concepción.

Se interesó por conocer el estado de avance de un estudio realizado por SECTRA en la ciudad de La Unión, sobre un plan de gestión de tránsito y solicitó el compromiso de las autoridades para evitar mayores dilaciones en la materialización de ese proyecto, ya que después de la aprobación del SERVIU es necesario iniciar las gestiones para allegar los recursos correspondientes. Entonces, puede suceder que un estudio realizado hace varios años, al momento de ejecutarse ya no represente la realidad de la localidad analizada.

El Jefe de la División de Planificación y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes, señor Carlos Melo, asumió el compromiso de que durante este año el proyecto obtendrá la aprobación de su rentabilidad social, gestiones de las que se encargará personalmente.

El Honorable Senador señor Letelier se sumó a las críticas, en el sentido de que el Servicio cuyo presupuesto está en debate, a su juicio, está conformado por tecnócratas que deciden sus acciones desde Santiago, sin conocer la realidad de las comunas ubicadas en regiones.

Al respecto, el señor Ministro resaltó que recientemente se ha adoptado la decisión de instalar un representante de la División de Planificación y Desarrollo en cada una de las regiones, que tendrá como tarea coordinar con los gobiernos regionales los programas de inversión, atacando, de esa forma, los problemas derivados del centralismo.

A su turno, el señor Melo sostuvo que la estructura anterior de SECTRA se componía de una oficina en Santiago, que se hacía cargo de los estudios de planificación de los servicios de transporte para la Región Metropolitana y la región del Libertador Bernardo O'Higgins; otra en

Valparaíso, encargada de todas las regiones del norte, y una última oficina en Concepción, con competencia en las regiones del sur del país.

En la actualidad se ha dado comienzo a un proceso de modificación de la estructura que va en dos líneas. La primera de ellas es la creación de oficinas zonales con mayor especialización, entre las que se cuentan las de Iquique y Puerto Montt. La segunda, en tanto, consiste en la instalación de coordinadores regionales de Planificación y Desarrollo, cuyo fin es asegurar la relación directa entre las necesidades regionales y las oficinas zonales de SECTRA.

En el caso particular de la ciudad de La Unión, continuó, el estudio referido finalizó en 2012, y a partir de él se generó un conjunto de obras de inversión para mejorar la gestión de tránsito. Sin embargo, para que ese análisis se transforme en un proyecto candidato a ser financiado con recursos públicos debe obtener la recomendación favorable del Sistema Nacional de Inversiones y, para esto último, se requiere el visto bueno del Servicio Nacional de Urbanismo, SERVIU, gestión que debería completarse durante el año en curso.

El Honorable Diputado señor Jaramillo requirió un detalle con la totalidad de los estudios emanados de SECTRA en los últimos años. Además, solicitó que esa información se desagregue por regiones.

El señor Melo apuntó que entre los años 2014 y 2015 se contempla la realización de aproximadamente 100 estudios básicos sobre proyectos de inversión.

A modo de conclusión, el señor Ministro manifestó comprender las críticas planteadas y, para ello, el Ejecutivo está realizando grandes esfuerzos con miras a lograr una mayor coordinación con los entes ejecutores, a través de la Comisión de Ciudad, Vivienda y Territorio, que incluye a las Carteras de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo y Transportes y Telecomunicaciones. Unos de los objetivos principales de esa Comisión, recalcó, es acelerar el paso de la planificación a la ejecución de obras.

Ejemplificó ese objetivo, con el estudio del teleférico entre Alto Hospicio e Iquique, realizado por SECTRA luego del terremoto que afectó a la zona norte del país este año, proyecto que será desarrollado por el área de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

**- Puesto en votación el Programa 08, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath y Letelier y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

- - -

## **CAPÍTULO 02 SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES**

### **PROGRAMA 01 SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES**

El presupuesto de este Programa, que es el único del Capítulo, considera recursos por M\$ 23.721.743, lo cual significa un crecimiento de 35,1% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 17.558.415, expresado en moneda de 2015.

El señor Ministro, al comenzar el debate del presente Capítulo, enfatizó que los principios generales involucrados en el presupuesto asignado a la Subsecretaría de Telecomunicaciones son, por un lado, la reducción de la brecha digital y, por otro, el aumento de la conectividad en el país.

En esa perspectiva, dio cuenta de los ejes estratégicos de la acción de la Subsecretaría:

- Potenciar la inclusión ciudadana, a través de la disminución de la brecha digital.
- Defensa de los usuarios de telecomunicaciones.
- Incrementar la calidad de los servicios de telecomunicaciones.
- Impulsar la competencia para el desarrollo de la sociedad de la información.
- Promover una infraestructura con sentido para el desarrollo digital y espacial.

Luego, mencionó que entre los proyectos relevantes que ya están en desarrollo se cuentan los programas “Todo Chile Conectado” y “Conectividad para la Educación”, y los servicios de telefonía móvil a rutas de Tierra del Fuego y los de telecomunicaciones para zonas WiFi, fase 1.

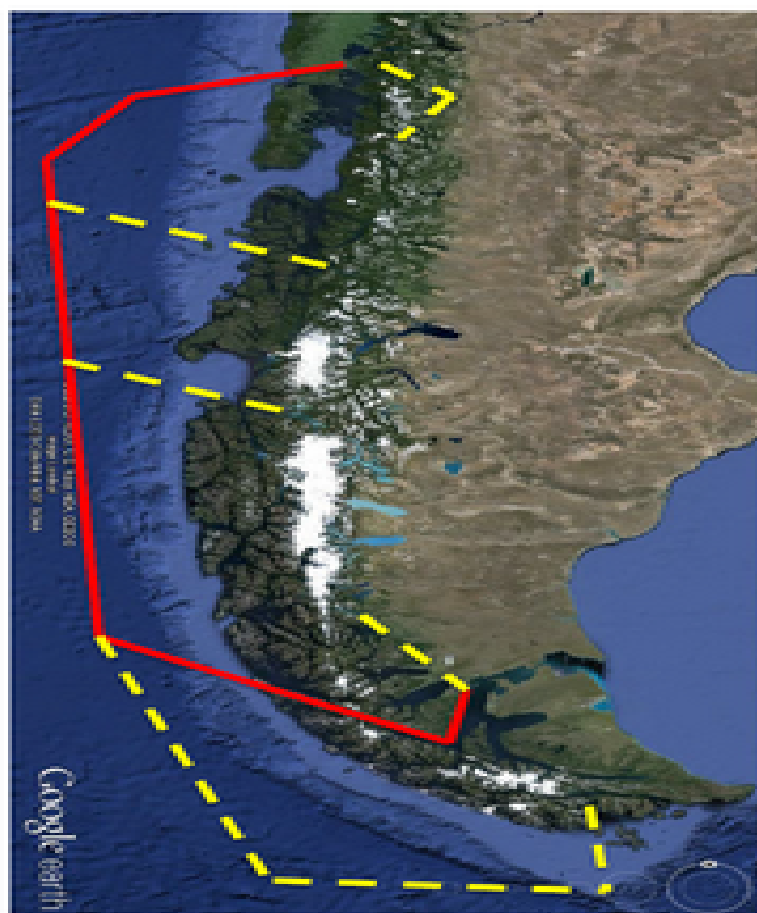
Los proyectos destacados que entrarán prontamente en operación son la ampliación de los enlaces satelitales en Isla de Pascua y Juan Fernández, los concursos de las bandas de frecuencia 2,6 GHz y 700 MHz, los servicios de telecomunicaciones para zonas WiFi, fases 2 y 3, y los proyectos de conectividad “Fibra Óptica Austral” y de mejoras en la fiscalización del espectro.

Precisó que el proceso licitatorio de la banda de frecuencia de 700 MHz implicará otorgar conectividad de internet a más de 2.080 localidades adicionales en el país.

En seguida, analizó en detalle el proyecto “Fibra Óptica Austral”, el cual implica un enlace de fibra óptica marina entre Puerto Montt y Punta Arenas, pasando por Palena y otras zonas de las regiones de Aysén y Magallanes.

Aclaró que, en la actualidad, están en curso los estudios del marco regulatorio, legal y técnico que servirán para la elaboración de las bases de licitación; se proyecta llamar a concurso el segundo trimestre del año venidero. Una vez adjudicado –el cuarto trimestre del año 2015–, se contempla un período de dos años para la ejecución de los trabajos.

Mostró una imagen referencial del trazado del proyecto:



A partir de los proyectos nacionales derivados del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones y de las contraprestaciones

que se obtendrían por los concursos de la banda de espectro, se espera incorporar a 1.474 localidades a la cobertura de internet 3G y telefonía móvil; 543 sectores con conexión a internet; 1.281 localidades y 13 rutas con acceso a internet y telefonía móvil; 503 escuelas con cobertura de internet; 153 localidades con zona WiFi exenta de pago, y un aumento de la capacidad para Isla de Pascua y Juan Fernández.

A continuación, el Subsecretario (S) de Telecomunicaciones, señor Cristián Oyaneder, expuso los principales aspectos del presupuesto que se propone para la repartición para el año 2015.

Hizo presente que la asignación presupuestaria destinada a la Subsecretaría de Telecomunicaciones se incrementa en un 35,1% respecto del monto estipulado para el año en curso.

Luego, explicó que el decrecimiento de 7,7% que presenta el Subtítulo 22, Bienes y Servicios de Consumo, se relaciona con el hecho de que el año 2015 no se realizará el estudio sobre procesos tarifarios.

El aumento relevante de 46,17% en el monto propuesto para el Subtítulo 29, Adquisición de Activos no Financieros, está dado por la compra de dos equipos de monitoreo del espectro radioeléctrico. De igual modo, el Subtítulo 33, Transferencias de Capital, también presenta una importante alza -75,49%-, que se fundamenta en el proyecto "Conectividad para la Educación", cuyos recursos provienen del Ministerio de Educación. El aumento en este último proyecto, complementó, se sustenta en el compromiso de aumentar la velocidad y mejorar las tecnologías para los establecimientos educacionales, en conformidad con lo anunciado en el mensaje presidencial de 21 de mayo del año en curso.

Concluyó su alocución señalando que también se ha contemplado en la asignación presupuestaria de la Subsecretaría una glosa que permitirá comprometer un mayor gasto de hasta M\$ 60.000.000, destinados a financiar el proyecto de Fibra Óptica Austral, cuyos pagos se efectuarán entre los años 2016 y 2018.

El Honorable Senador señor Letelier planteó sus dudas ante la estimación de costos del proyecto de Fibra Óptica Austral, ya que, según arguyó, en la actualidad se analiza un proyecto de similares características desde Europa a Brasil, que se valoraría en alrededor de un cuarto del monto pensado para que el que se planea en las regiones del sur del país; debería aspirarse a que la línea de transmisión de datos abarque desde Antofagasta a la Antártica, enfatizó Su Señoría; esta última zona, por razones de soberanía.

Dados los reparos surgidos en torno a los costos estimados por algunos expertos, requirió de las autoridades del ramo mayores detalles de los análisis efectuados al respecto.

En segundo lugar, pidió conocer los términos de la licitación y si en las bases se considerará reservar una parte de la capacidad de la fibra óptica para uso y administración estatal, en el entendido de que no es aceptable que se subsidie infraestructura sin que el Estado resguarde el interés público. Sugirió incorporar una glosa específica que aborde esa situación.

El Honorable Senador señor Horvath, por otro lado, junto con valorar el aporte que ha hecho el Estado para la integración digital del país, coincidió en que es indispensable que dicha contribución tenga como contrapartida el derecho a utilizar parte de esa capacidad instalada. En ese sentido, sostuvo que esa tecnología podría ser ocupada, entre otros servicios públicos, por la Red Universitaria REUNA y por las instituciones de defensa.

Reparó que en la glosa pertinente no se especifica con claridad que los dineros asignados al proyecto de fibra óptica están destinados al proyecto que se planea en la zona austral. Recomendó una modificación en esa línea, así como otra que asegure la participación estatal en el uso y administración de la fibra.

En el mismo tema, Su Señoría consultó por qué el trazado se propone mar afuera, ya que podría analizarse la posibilidad de que la línea pase por canales debidamente protegidos, aminorando costos y garantizando el acceso para la mantención posterior, y si la línea proyectada se sumará a las actualmente instaladas en la zona.

Requirió de los personeros de Gobierno un calendario que detalle las fechas en que se hará efectiva la cobertura de telefonía celular para las distintas localidades, y una solución a los problemas que se presentan en ciertos sectores, cuyos habitantes deben contratar servicios con más de una compañía, ya que no todas tienen igual cobertura.

Al concluir su intervención, solicitó información sobre cómo funcionará la banda de 700 MHz que se pretende licitar.

Al tomar la palabra el Honorable Senador señor García-Huidobro, insistió en conocer el listado de sectores que accederán a servicios de telefonía celular, ya que, incluso en regiones cercanas a la Región Metropolitana aún se presentan condiciones de aislamiento en esa tecnología. Ejemplificó la situación con la localidad de San Pedro de Alcántara.

Por otro lado, pidió mayor fiscalización de la calidad de los servicios que prestan las empresas de telefonía celular, el que consideró deficiente, a pesar de una mayor cobertura.

En último término, valoró que la banda de 700 MHz no se licite totalmente y que de esa forma se permita su uso por parte de servicios públicos y en situaciones de emergencia.

Intervino nuevamente el Honorable Senador señor Letelier, quien, junto con destacar el liderazgo del país en la región en materia de telecomunicaciones, preguntó si en el concurso de la frecuencia de 700 MHz los adjudicatarios podrán incursionar en mercados secundarios, replicando la competencia que se ha generado, por ejemplo, en el ámbito de la telefonía móvil.

Luego, consultó qué se puede llegar a fiscalizar con los equipos para monitoreo del espectro electromagnético que se pretende adquirir por la Subsecretaría y si serán suficientes para controlar, entre otras cosas, las obligaciones que se derivan de la Ley de Televisión Digital<sup>3</sup>.

Hizo notar el incorrecto servicio que, en su parecer, ofrecen los operadores de televisión abierta, toda vez que no cuentan con cobertura en el 80% de sus áreas de concesión, obligando a los ciudadanos a contratar operadores de cable.

El Honorable Senador señor Jaramillo preguntó si la Fibra Óptica Austral será única y si la glosa, tal como está establecida, permite asegurar el financiamiento del proyecto hasta el año 2018. De igual modo, se sumó a los requerimientos de información sobre las localidades que accederán a cobertura de telefonía celular, específicamente en lo que atañe a la Región de Los Ríos.

Finalmente, el Honorable Diputado señor Pérez, don Leopoldo, solicitó información sobre el proceso de regularización y licitación de frecuencias para radios comunitarias o rurales.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dio respuesta a las inquietudes formuladas señalando, primeramente, que en el proyecto denominado Fibra Óptica Austral efectivamente se ha contemplado una reserva de parte de la capacidad de transmisión para uso por parte del Estado, aunque aún no se ha determinado la proporción. Sin embargo, se mostró contrario a incluir ese resguardo en una glosa presupuestaria, toda vez que podría rigidizar en demasía el proyecto, que recién ha iniciado sus estudios técnicos, legales y económicos. Anotó que en la licitación de la banda de 700 MHz también se reservarán dos bloques de 10 Mhz, para uso estatal.

---

<sup>3</sup> Ley N° 20.750.

Respecto del valor previsto para su realización, adujo que hasta el momento ellos sólo poseen el carácter de estimativos, a la espera de la finalización de los estudios correspondientes. No obstante, llamó la atención sobre la necesidad de considerar ciertos aspectos específicos del proyecto a la hora de analizar su costo, como las particularidades geográficas y climáticas de la zona.

Sobre la posibilidad de establecer en una glosa que la fibra óptica será en beneficio de la zona austral, no vio mayores inconvenientes, aunque opinó que dicha propuesta debería originarse a instancias del Ejecutivo. Incluso, la misma glosa se ha considerado en anteriores ejercicios presupuestarios, sin que haya habido dudas respecto de la finalidad de los montos asignados.

En tanto, junto con advertir que el trazado antes expuesto es meramente referencial, indicó que su determinación depende de lo que concluyan los estudios técnicos al respecto, situación que, ciertamente, también influirá en los costos definitivos del proyecto. Sin perjuicio de ello, adelantó que el nodo de conexión entre mar y tierra es justamente uno de los puntos de mayor debilidad de la fibra y que los cortes generalmente se producen en ellos y en los segmentos terrestres; por tal motivo, es posible que un recorrido mar afuera pueda resultar finalmente más barato y técnicamente más seguro en su continuidad operativa.

Agregó que la intención del proyecto es agregar redundancia a las redes ya instaladas en la zona, toda vez que se asegura una mayor calidad en el servicio y un menor número de cortes.

En cuanto a la individualización de las localidades que serán beneficiadas con acceso a telefonía celular, comprometió el envío de un listado detallado, incluyendo también las que obtendrán cobertura de internet.

Puntualizó que el sector en que se emplaza el pueblo de San Pedro de Alcántara está considerado dentro del concurso de 2600 MHz, por lo que contará con cobertura de internet antes de finales del mes de marzo del año entrante.

Frente a la inquietud planteada por el Honorable Senador señor Letelier, en el sentido de que alguno de los proyectos pueda comprometer el acceso a la red de telefonía celular, el señor Ministro expuso que cada día se extiende más el uso de transferencia de datos, en desmedro de la utilización del tráfico de voz y mensajes de texto, tendencia que debería incrementarse con el paso del tiempo.

En cuanto a la dificultad que afecta a los habitantes de sectores aislados, con difícil o nulo acceso a la red de telefonía celular, lo que los obliga a contratar con más de una compañía, el Señor Ministro informó que a partir del dictamen del Tribunal de Defensa de la Libre

Competencia que impidió discriminar tarifariamente entre las comunicaciones dentro de la red y las que operan hacia o desde fuera de ella, debiese ser expedito llamar de una empresa a otra, toda vez que no se podrá distinguir la red que se utiliza en la conexión. También se espera la entrada de nuevos actores a ese mercado, que utilicen redes ya instaladas de otras compañías.

En el último aspecto, sostuvo que se ha tenido la precaución de establecer en el concurso de la frecuencia de 700 MHz que las empresas deban ofrecer un descuento a operadores móviles virtuales y para la reventa de servicios de internet por parte de operadores distintos al dueño de la concesión. Dicho descuento, que oscilaría entre 24% y 28% de los niveles tarifarios y que será fijado en el contrato de concesión respectivo, favorecerá la competencia en el sector, al posibilitar el ingreso de nuevos actores, que ocuparán las redes instaladas previamente.

Luego, hizo presente que la calidad del servicio de telecomunicaciones es una preocupación permanente de la repartición a su cargo y, en aras de ese objetivo, actualmente se trabaja en la elaboración de un reglamento que garantice una calidad mínima de los servicios. Relacionado con eso, toma relevancia el proyecto de ley sobre mercados secundarios de espectro, por cuanto el crecimiento del tráfico de datos se está convirtiendo en uno de los problemas principales de la industria y debe ser abordado. En especial, porque la experiencia ha demostrado que el espectro no se emplea con la eficiencia requerida, debiendo fomentarse las transacciones entre empresas para aumentar su utilización.

A mayor abundamiento, afirmó que una reciente encuesta llevada a cabo por la Universidad de Chile determinó que el 62% de los hogares del país tiene acceso a internet, que en zonas rurales se da mayormente a través de redes móviles, mientras que en las urbanas ello se produce mediante redes fijas. Asimismo, se comprobó que el 70% de la población mayor de quince años señala haber utilizado internet en los últimos 60 días, lo que acerca al país a los índices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, que es de 78%.

Seguidamente, acotó que la compra de equipos de monitoreo tendrá como finalidad medir el uso del espectro radioeléctrico para radios y servicios móviles diferentes a los de telefonía. Lo anterior cobra relevancia especialmente en Santiago, en cuyo territorio se emplazan aproximadamente 200 radios y donde se generan continuamente problemas de interferencia.

Al culminar, expresó que recientemente se ha liberado a las radios comunitarias de la obligación de realizar mediciones de la potencia de sus emisiones, lo que implica un menor costo de operación. Además, constantemente el Ministerio apoya y promueve su funcionamiento.

**- Puesto en votación el Capítulo 02, fue aprobado sin modificaciones, con el voto unánime de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath, Letelier y Walker, don Patricio y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

A continuación, la Subcomisión consideró las siguientes indicaciones parlamentarias a este Capítulo:

1.- De los Honorables Senadores señores Horvath, Letelier y Walker, don Patricio, para agregar en el primer párrafo de la glosa 08, asociada a la asignación 19.02.01.33.01.039, Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, a continuación de la expresión “Fibra Óptica”, lo siguiente: “de la Zona Austral, Puerto Montt, Palena, Aysén, Magallanes y Antártica Chilena”.

El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos de Ministerio de Hacienda, señor José Pisero, recomendó recabar la opinión de las autoridades ministeriales, ya que la propuesta incide en el trazado que, en definitiva, se adoptará para el proyecto de fibra óptica.

La Subcomisión fundamentó su decisión de apoyar la indicación en lo aseverado por los representantes del Ejecutivo, en el sentido de que los proyectos de Fibra Óptica financiados con la asignación citada se ejecutarán precisamente en las zonas geográficas y localidades que la indicación menciona. De tal modo que esta propuesta parlamentaria sólo explicita lo que está implícito en la redacción de la glosa.

**- En votación, la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath, Letelier y Walker, don Patricio y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

2.- De los Honorables Senadores señores Horvath, Letelier y Walker, don Patricio, para agregar al final de de la glosa 08, asociada a la asignación 19.02.01.33.01.039, Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, el siguiente párrafo nuevo:

“El Estado se reservará una porción al menos proporcional a las inversiones en conexión digital que realice o subsidie.”.

Al respecto, el señor Pisero afirmó que el texto propuesto induciría al Ejecutivo a realizar una actividad específica y, en definitiva, a adoptar un determinado modelo de negocios –que, por lo demás, aún no está claro y depende de estudios en desarrollo–, todo lo cual afecta facultades exclusivas del Presidente de la República. En resumen, hizo notar su opinión contraria a la admisibilidad de la indicación propuesta, no obstante coincidir en los beneficios de reservar parte de su capacidad para uso estatal.

El señor Ministro, junto con expresar sus reparos a la admisibilidad de la indicación, adujo que, desde el punto de vista técnico, aún no es claro de qué forma se reservará una parte de la capacidad de la fibra óptica para uso estatal. Entonces, darle esta rigidez al proyecto podría dificultar las decisiones que se tomen sobre la materia.

Inclusive, razonó, podría darse el caso de que hubiera un oferente dispuesto a hacerse cargo de la concesión sin aportes estatales.

El Honorable Senador señor Letelier reafirmó que el Estado tiene la obligación de resguardar sus intereses, ya que las inversiones para el emplazamiento de la fibra óptica provendrán del erario fiscal, aunque eso pueda considerarse como una rigidización del proyecto. En efecto, sin inmiscuirse en la administración financiera del Estado, los parlamentarios sí pueden disponer ciertas condiciones o requisitos generales para el uso de los recursos.

En ese contexto, estimó admisible la indicación, sin perjuicio de consensuar con el Ejecutivo una redacción en los siguientes trámites legislativos del proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público, para el año 2015. Se sumó a esa posición el Honorable Senador señor Horvath.

Sobre el mismo tema, el Honorable Diputado señor Pérez, don Leopoldo, concordó en la necesidad de que una parte de la capacidad de la fibra óptica se retenga para ser utilizada por los servicios públicos. Ese punto de vista, en su parecer, es compartido también por los personeros de Gobierno, por lo que instó a consensuar una redacción que represente las visiones que se han hecho valer precedentemente.

El señor Ministro comprometió el estudio de ambas propuestas legislativas, con el objetivo de que, en instancias posteriores, se presente un texto que recoja el espíritu de las indicaciones, sin entabrar el proyecto.

Por su parte, el Honorable Senador señor Walker, don Patricio, apoyó esa postura, con la finalidad de evitar eventuales problemas operativos en el futuro, pero, en todo, caso, resguardando el interés público involucrado.

Finalmente, los miembros de la Subcomisión acordaron la aprobación de la indicación, sin perjuicio de allanarse a volver a analizar una nueva propuesta del Ejecutivo en los siguientes trámites legislativos del proyecto de Ley de Presupuestos.

**- Acordado por la unanimidad de los miembros**

**de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath, Letelier y Walker, don Patricio, y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

En consecuencia, el Capítulo queda aprobado con las enmiendas antedichas.

- - -

### **CAPÍTULO 03 JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL**

#### **PROGRAMA 01 JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL**

El presupuesto de este Capítulo y Programa considera recursos por M\$ 1.145.903, lo cual importa un incremento de 22,4% respecto del presupuesto final del año 2014, que fue de M\$ 936.532, expresado en moneda de 2015.

El Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), señor Jaime Binder, dio comienzo a su exposición dando a conocer que dicha repartición tiene como misión ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, para lo cual gestiona políticas públicas que promueven su desarrollo, y del transporte aéreo comercial nacional e internacional, con el fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios.

Al efecto, los ámbitos en que desarrolla su acción la Secretaría General consisten en la apertura de rutas aerocomerciales –aplicación de la política aerocomercial de cielos abiertos–; el aseguramiento de una movilidad equitativa, eficiente y de calidad, y la provisión de información útil y relevante al mercado del transporte aéreo.

En ese contexto, continuó, los objetivos estratégicos de la entidad cuyo presupuesto se presenta apuntan a impulsar la conectividad y el transporte de personas y mercancías, tanto dentro de Chile como hacia el exterior; promover la facilitación del transporte aéreo internacional, mediante la coordinación con otros servicios públicos relacionados con ese ámbito; mantener y perfeccionar el control de los seguros aéreos y aprobar las pólizas de las aeronaves comerciales, y desarrollar y gestionar instrumentos que midan el funcionamiento y la calidad del transporte aéreo.

Al entrar en el detalle del presupuesto que se propone asignar a la JAC, el señor Secretario General afirmó, en primer lugar, que el aumento en materia de gastos en personal tiene como finalidad la contratación de dos profesionales grado 6 y de un técnico grado 9, que suplirán las vacantes dejadas por ex funcionarios que se acogieron a planes de retiro<sup>4</sup>.

En lo que atañe al Subtítulo Bienes y Servicios de Consumo, explicó que la variación positiva de 28,0%, si bien da cuenta de un presupuesto de continuidad, posibilitará la realización de un diseño de estrategias para impulsar una negociación con la Unión Europea en materia de apertura aerocomercial y un estudio para contar con un sistema de recopilación, procesamiento y reporte de las tarifas aéreas. Igualmente, se financiará la publicación en el Diario Oficial del decreto que aprueba el reglamento de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, que corresponde al Anexo 9 del Convenio de Chicago, y la publicidad que demandará la normativa legal que modifica el Código Aeronáutico, en materia de derechos de los pasajeros de transporte aéreo, actualmente en tramitación en el Congreso Nacional.

En cuanto a las Transferencias Corrientes, el personero acotó que éstas comprenden los montos destinados al Servicio Nacional del Consumidor, ente competente para velar por los derechos de los pasajeros, que ha dispuesto una plataforma informática para la gestión de reclamos de los usuarios del transporte aéreo.

Respecto de la suma asignada al Subtítulo 29, Adquisición de Activos no Financieros, que se incrementa en 242,25%, sostuvo que será destinada a la renovación del vehículo institucional y a la compra de programas informáticos. Estos últimos permitirán actualizar una aplicación para dispositivos móviles sobre derechos de los pasajeros que posibilita el acceso en línea a los formularios de reclamo.

Una vez finalizada la exposición, el Honorable Senador señor Horvath preguntó, en el ámbito de los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, si se ha analizado la situación de pasajes de ida y vuelta, en que si no se utiliza el primer tramo se pierde irremediablemente el segundo. Ello, en su opinión, es un abuso.

En lo que respecta al transporte aéreo entre regiones, que si bien está limitado por la baja demanda de pasajeros, se ha llegado a situaciones extremas como las que afectan a Aysén y Magallanes y Antártica Chilena, las cuales, a pesar de contar con gran potencial turístico, sólo cuentan con un vuelo semanal, que muchas veces es suspendido.

---

<sup>4</sup> Ley N° 20.734, que fija condiciones especiales para la bonificación por retiro voluntario por el período que indica y otorga otros beneficios por retiro.

Por su lado, el Honorable Diputado Señor Jaramillo pidió una mayor información sobre los seguros aéreos cuyas pólizas son aprobadas por la JAC.

Dando respuesta a las inquietudes planteadas, el señor Secretario General manifestó que actualmente está en discusión en el Congreso Nacional, en trámite de Comisión Mixta<sup>5</sup>, un proyecto de ley que pretende construir una regulación más robusta en materia de derechos de los pasajeros. Sin embargo, esa discusión no aborda la situación del usuario que no hace uso de un tramo y por ello pierde el siguiente.

A mayor abundamiento, recalcó que en un mercado que goza de libertad tarifaria es perfectamente posible que se establezca ese tipo de restricciones, que se aplican a los pasajes más económicos. Manifestó que la autoridad debe evitar que las regulaciones se traduzcan en un incremento de los precios de los pasajes, que probablemente sería el efecto de intervenir en las tarifas con restricciones.

Además, hizo notar que, sin perjuicio de que alguna iniciativa legal aborde la cuestión en debate, ese tipo de cláusula contractual no ha sido declarada como abusiva por parte del Servicio Nacional del Consumidor, por lo que se ajusta totalmente a la legalidad vigente.

Seguidamente, dio cuenta de la dificultad que aqueja al transporte entre regiones y, sobre todo, al que se realiza en las zonas extremas, debido a que no hay suficiente masa crítica para sostener la operación. No obstante, afirmó que los planes especiales que se han elaborado para apoyar a los sectores más alejados del país podrían hacerse cargo de esa situación. Entonces, pese a que eventualmente se podría considerar algún tipo de subsidio para apoyar operaciones de este tipo, dado que la intervención estatal se justificaría por la falla de mercado que impide el funcionamiento del transporte aerocomercial, mencionó que la posición de la Junta Aeronáutica Civil ha sido, en lo posible, evitar que se otorguen subsidios del Estado a las líneas aéreas.

La explicación precedente se sustenta, razonó, en el hecho de que, sin intervención estatal, el mercado del transporte aéreo de pasajeros ha crecido fuertemente durante los últimos años. Sin perjuicio de ello, si fuere evidente que la acción del Estado generaría un mejor escenario, la posición adoptada podría variar.

En otro aspecto, recordó que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el organismo competente en seguridad aérea, aunque comprometió su intermediación para que se analice la situación del avión ambulancia que trasladaba pacientes desde Aysén.

---

<sup>5</sup> Proyecto de ley Bol. N° 4.595-15.

Finalmente, señaló que, por mandato legal, la JAC es la entidad encargada de regular el aseguramiento de las tripulaciones, los pasajeros, los terceros en superficie y la carga del transporte aéreo comercial de carácter regular. Sin perjuicio de estos seguros, las personas que han sufrido algún daño producto de algún accidente, pueden recurrir ante los tribunales ordinarios de justicia para exigir los resarcimientos que estimen pertinentes.

El señor Ministro añadió que no hay certeza de que regular las cláusulas que imponen restricciones a los usuarios de transporte aéreo sea beneficioso, toda vez que podría implicar que las aerolíneas dejen de ofrecer pasajes con descuentos. Entonces, si bien podría verse como una medida regulatoria bien intencionada, podría generar un efecto contraproducente para los consumidores.

En torno al tráfico interregional, hizo notar que, en la medida que se acreciente la demanda de pasajeros podría aumentar la frecuencia de vuelos y los destinos. No obstante, destacó que la cartera que dirige realiza esfuerzos por subsidiar los vuelos de las personas que residen en ciertas zonas extremas. Incluso, parte de los recursos denominados “espejo”, del Subsidio Nacional del Transporte Público, se destinan a ese efecto.

**- Sometido a votación el Capítulo 03, fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro, Horvath, Letelier y Walker y Honorable Diputado señor Jaramillo.**

---

## **MODIFICACIONES**

Como consecuencia de lo precedentemente expuesto y de los acuerdos adoptados, la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos tiene a honra proponer a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos la aprobación de la Partida correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con las siguientes modificaciones:

### **Programa 19.02.01, Subsecretaría de Telecomunicaciones**

- Agregar en el primer párrafo de la **glosa 08**, asociada a la **asignación 33.01.039**, Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, a continuación de la expresión “Fibra Óptica”, lo siguiente: “de la Zona Austral, Puerto Montt, Palena, Aysén, Magallanes y Antártica Chilena”.

- Agregar al final de la **misma glosa 08**, el siguiente párrafo nuevo:

“El Estado se reservará una porción al menos proporcional a las inversiones en conexión digital que realice o subsidie.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 22 de octubre de 2014, con asistencia del Honorable Diputado señor Enrique Jaramillo Becker (Presidente) y los Honorables Senadores señores Alejandro García-Huidobro Sanfuentes, Antonio Horvath Kiss, Juan Pablo Letelier Morel y Patricio Walker Prieto.

Valparaíso, a 27 de octubre de 2014.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS  
Secretario de la Subcomisión