



INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2026, en lo relativo a la PARTIDA 12, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN N° [17.870-05](#) (V).

[Consideraciones de Análisis](#) / [Asistencia](#) / [Partida](#) / [Discusión en la Subcomisión](#) / [Capítulo 01](#) / [Capítulo 02](#) / [Capítulo 03](#) / [Capítulo 04](#) / [Capítulo 05](#) / [Capítulo 07](#) / [Aprobación de la Partida](#) / [Acordado](#) / [Cuadro Resumen](#).

HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos tiene el honor de informar la Partida individualizada en el rubro, del proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2026.

- - -

CONSIDERACIONES DE ANÁLISIS

Cabe destacar que en el estudio de la presente Partida:

1.- Las cifras se expresan en miles de pesos (M\$) y, en su caso, en moneda extranjera, convertidas a miles de dólares (MUS\$).

2.- Se indica, en la descripción de cada programa, cuando corresponda, el monto propuesto para 2026 y su variación respecto al presupuesto de 2025 (inicial, más reajuste, más leyes especiales, más ajustes), según datos aportados por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda en el libro que acompaña el proyecto de Ley de Presupuestos.

3.- Se tienen a la vista, al inicio del debate, cuando proceda, glosas comunes a toda la Partida, glosas comunes asociadas a ciertos capítulos y diversas glosas incluidas en los programas que la integran.

- - -

Se deja constancia que, en la segunda sesión de la Subcomisión, realizada el 15 de octubre de 2025, el Honorable Diputado señor Carlos



Antonio Karim Bianchi Chelech fue reglamentariamente reemplazado por el Honorable Diputado señor Cristián Tapia Ramos.

- - -

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:

Honorable Diputado señor Henry Leal Bizama.
Honorable Diputada Emilia Nuyado Ancapichún.
Honorable Diputado señor Diego Schalper Sepúlveda.
Honorable Diputada señora Consuelo Veloso Ávila.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Obras Públicas: la Ministra, señora Jessica López; el Jefe de Gabinete, señor Cristián Rojas; el Coordinador Legislativo, señor Tomás Mendoza; el asesor legislativo, señor Stefano Salgado, y las asesoras de comunicaciones, señoras Javiera Riquelme y Bernardita Castillo.

De la Subsecretaría de Obras Públicas: el Subsecretario, señor Danilo Núñez, y la Jefa de la Unidad de Control de Gestión, Seguimiento y Monitoreo Estratégico Ministerial, señora Leticia Rivas.

De la Dirección General de Concesiones: el Director General (S), señor Claudio Soto; la Jefa de la División de Administración y Finanzas, señora María Loreto González, y el Jefe del Departamento de Presupuesto y Control Tributario, señor Alejandro Henríquez.

De la Dirección General de Aguas: el Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza, Subdirector, señor Cristian Núñez, y la asesora legislativa, señora María Graciela Veas.

De la Dirección General de Obras Públicas: el Director General, señor Boris Olguín, y el Jefe de Gabinete, señor Mauricio Jelves.

De la Dirección de Obras Hidráulicas: la Directora Nacional, señora María Loreto Mery.

De la Dirección de Obras Portuarias: el Director Nacional, señor Ricardo Trigo; la Asesora Técnica y Estratégica, señora Lilean Ireland, y la Jefa del Departamento de Planificación, señora María José Gómez.



De la Dirección de Vialidad: el Director Nacional, señor Horacio Pfeiffer; el Subdirector de Desarrollo (S), señor Ernesto Barrera, y el Subdirector de Presupuesto y Finanzas, señor Juan Pablo Hernández.

De la Dirección de Contabilidad y Finanzas: la Directora Nacional, señora Ximena Pérez, y la Jefa del Departamento de Finanzas, señora Débora Inzunza.

De la Dirección de Planeamiento: la Directora Nacional, señora María Ángeles Sobarzo; la Jefa de la División de Planificación Estratégica y Presupuesto, señora María Pía Rossetti, y la Jefa del Departamento de Gestión Presupuestaria, señora Claudia Ramírez.

De la Dirección de Aeropuertos: la Directora Nacional, señora Claudia Silva, y el Jefe de la División de Infraestructura, señor Edgardo Muñoz.

De la Fiscalía: la Fiscal Nacional, señora Eliana Muñoz.

De la Dirección de Arquitectura: la Directora Nacional, señora Loreto Wahr; el Director Nacional (S), señor Martín Urrutia; la Jefa de la División de Planificación, señora Beatriz Barrera, y la asesora, señora María Aurora Muñoz.

Del Instituto Nacional de Hidráulica: el Director Ejecutivo, señor Emilio Torres.

De la Superintendencia de Servicios Sanitarios: el Superintendente, señor Jorge Rivas.

Otros:

De la Municipalidad de Rauco: la Alcaldesa, señora Claudia Medina.

De la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda: el Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte, señor Claudio Martínez; la Jefa del Subdepartamento de Pasivos Contingentes y Concesiones, señora María José Huerta; los analistas, señoras Patricia Salas, Paula Soto y señor Martín Ortega, y los abogados, señores Juan Andrés Rojas y Diego Soto.

Del Instituto Libertad y Desarrollo: el Investigador, señor Simón Pinto.

Del Comité de Diputados Frente Amplio: el asesor, señor Mauricio Pardo.



Del Comité de Diputados RN: el asesor, señor Luis Saavedra.

Del Comité de Diputados PC: el asesor, señor Ion de Rementería.

De la Oficina de Información, Análisis y Asesoría Presupuestaria del Senado: el Analista, señor Rubén Catalán.

Asesores parlamentarios: del Diputado Schalper, señor Nicolás Carrizo; del Diputado Sepúlveda, señor Luis Céspedes, y de la Diputada Veloso, señora Ángela Alarcón.

- - -

A continuación, se efectúa una breve relación del contenido de esta Partida, del debate habido a su respecto y de los acuerdos adoptados:

PARTIDA 12¹

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

La Partida relativa al Ministerio de Obras Públicas considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 4.390.377.387, implicando una variación total de -16,3%, respecto al presupuesto del año en curso.

La estructura del presupuesto de esta Cartera, para el año 2026, contempla 9 glosas comunes relativas a la Partida y 119 referidas a capítulos.

Asimismo, cuenta con los siguientes capítulos:

Capítulo 01, Secretaría y Administración General, el que considera el Programa 01, del mismo nombre.

Capítulo 02, Dirección General de Obras Públicas, el que consta, a su vez, de diecisiete Programas, a saber: 02, Dirección de Arquitectura; 03, Dirección de Obras Hidráulicas; 04, Dirección de Vialidad; 06, Dirección de Obras Portuarias; 07, Dirección de Aeropuertos; 09 Dirección General de Obras Públicas; 10, Fiscalía Ministerio de Obras Públicas; 11, Dirección de Planeamiento; 12, Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales; 13, Dirección de Contabilidad y Finanzas; 14, Infraestructura para el Buen Vivir; 22, Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; 23 Administración de Infraestructuras – Dirección de Obras Hidráulicas; 24,

¹ Partida original:

https://www.senado.cl/site/presupuesto/2026/tramitacionpl2026/1_proyecto_ley_2026/P12.pdf

Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad; 26, Construcción, Reparación y Mantenimiento de Transbordadores; 34, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Vialidad; 37, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Aeropuertos.

Capítulo 03, Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, el que considera el Programa 01, del mismo nombre.

Capítulo 04, Dirección General de Aguas, que considera el Programa 01, del mismo nombre; el 02, Administración de Infraestructuras – Dirección General de Aguas; el 03, Gestión Hídrica y Organizaciones; y el 04, Programa Tramitación de Expedientes.

Capítulo 05, Instituto Nacional de Hidráulica, el que considera el Programa 01, del mismo nombre.

Capítulo 07, Superintendencia de Servicios Sanitarios, el que considera el Programa 01, del mismo nombre.

- - -

DISCUSIÓN EN LA SUBCOMISIÓN²

Presentación de la Partida por parte de la Ministra de Obras Públicas y debate preliminar de los integrantes de la Subcomisión.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** puso en discusión la Partida 12 del proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2026, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

Al iniciar [su presentación](#), la **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, se refirió al estado de ejecución del presupuesto vigente, precisando que las cifras oficiales disponibles en el Congreso estaban actualizadas al 30 de septiembre. Indicó que, a esa fecha, el subtítulo 31 — que comprende las iniciativas de inversión— presentaba un nivel de

² A continuación, se consignan los enlaces de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Subcomisión dedicó al estudio de la Partida:

- 6 de octubre de 2025. AM:

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2025-10-06/065147.html>

- 6 de octubre de 2025. PM:

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2025-10-06/072144.html>

- 15 de octubre de 2025: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2025-10-15/124006.html>

ejecución del 62%, con una proyección de cierre de 3,6 billones de pesos. Añadió que dicha cifra representaba la más alta en la historia del Ministerio, constituyendo un hito relevante en materia de inversión pública.

Luego, informó que el presupuesto propuesto para el año 2026 alcanzaba los 4,39 billones de pesos en total, de los cuales 3,27 billones correspondían a iniciativas de inversión, que constituyen la actividad principal de la institución: la gestión de proyectos de infraestructura y obras públicas.

Posteriormente, destacó la evolución histórica del presupuesto ministerial. Señaló que, a partir del año 2021, se produjo un incremento significativo asociado a los fondos de emergencia transitorio, con 800 mil millones de pesos ese año y 1,2 billones en 2022, manteniéndose desde entonces un nivel de gasto elevado. Indicó que dicho salto llevó la ejecución ministerial a un rango de 5,2 billones en los años 2023, 2024 y 2025. En ese contexto, explicó que la propuesta para 2026 —de 4,39 billones— representaba una disminución del 16,3%, pero que, a su juicio, esa reducción reflejaba más bien un retorno a la normalidad presupuestaria, tras un ciclo excepcionalmente expansivo.

A continuación, la ministra analizó el comportamiento del subtítulo 31, enfatizando el fuerte aumento registrado en 2021, cuando la ejecución creció en un 33%, pasando de 2,3 a 3,1 billones, cifra que se mantuvo estable durante los cuatro ejercicios siguientes. Añadió que para el año 2025 se proyectaba una ejecución extraordinaria, de entre 3,5 y 3,6 billones de pesos, lo que explicaba que el ajuste a 3,2 billones en 2026 respondiera a una alta base de comparación. Subrayó que no se trataba, en consecuencia, de un presupuesto bajo, sino más bien equivalente a los niveles previos al aumento excepcional.

Enseguida, recordó que los fondos de emergencia transitorio tuvieron por objeto sostener la actividad económica durante los años más complejos, y que en paralelo el Ministerio debió enfrentar un escenario crítico para el sector de la construcción de obras públicas, con cerca de 190 proyectos abandonados y un alto porcentaje de licitaciones desiertas —que llegó a superar el 20%—. Explicó que, gracias a las medidas adoptadas, esa cifra había descendido a un 6%.

Detalló que se introdujeron múltiples cambios normativos y operativos, entre ellos la modificación del Reglamento General de Obras Públicas, la modernización del registro de contratistas y la entrega de reajustes retroactivos. Resaltó también la implementación de mecanismos para agilizar los pagos y otorgar anticipos, mejorando la liquidez de las empresas contratistas. Consideró que todas esas medidas permitieron recuperar la actividad del sector y alcanzar los altos niveles de ejecución observados en 2025, equivalentes a un 20% más que en 2024.

La ministra recordó, además, que durante 2023 y 2024 el país enfrentó emergencias climáticas significativas que alteraron la programación inicial y demandaron recursos extraordinarios, cercanos a 500 millones de dólares, destinados a atender esas contingencias. Sostuvo que, pese a dichas dificultades, el Ministerio logró normalizar su funcionamiento y apoyar la recuperación de la industria de la obra pública.

Entrando al detalle del proyecto de presupuesto, indicó que el 75% de los recursos correspondía a iniciativas de inversión y que casi el 90% se concentraba en gasto de capital, considerando tanto inversión como transferencias. Precisó que las iniciativas de inversión (Subtítulo 31) del Ministerio representaban el 69% del total de la inversión pública a nivel nacional, lo que reflejaba la magnitud e incidencia de la cartera.

Luego, describió la distribución de los recursos por servicio. Expuso que la Dirección de Vialidad administraba el 63% del presupuesto ministerial, la Dirección de Obras Hidráulicas el 15% —de los cuales un 9% se destinaba a servicios sanitarios rurales—, y la Dirección General de Concesiones el 12,6%, principalmente en proyectos complementarios dentro de concesiones en ejecución.

Reiteró que el Ministerio operaba en tres grandes líneas: la gestión sectorial, que corresponde al presupuesto principal y representa los 3,2 billones en iniciativas de inversión; la ejecución extrasectorial, que agrupa los mandatos de obras encargados por otras reparticiones; y la línea de concesiones, cuya cartera de licitaciones prevista para el año 2026 ascendía a 7 mil millones de dólares.

Destacó que, junto con el análisis del presupuesto anual, era relevante observar la cartera total de proyectos administrados por la institución, que alcanzaba los 27 billones de pesos distribuidos en 2.466 iniciativas al cierre de septiembre. Explicó que esa cifra incluía proyectos en distintas etapas —diseño, ejecución y obras de diversa índole—, reafirmando que la visión del Ministerio debía ser necesariamente de largo plazo.

Volviendo al presupuesto sectorial 2026, detalló que el 78% de los recursos del subtítulo 31 se destinaba a proyectos de conectividad e integración territorial, abarcando la red vial, la infraestructura aeroportuaria y obras vinculadas a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Agregó que el 12% correspondía a seguridad hídrica, incluyendo embalses, sistemas de agua potable rural y obras de riego. Un 4,9% se orientaba a proyectos de desarrollo productivo, social, cultural y científico, como la recuperación de caletas pesqueras, infraestructura patrimonial y el Centro Antártico Internacional. Finalmente, otra fracción se destinaba a iniciativas de seguridad ciudadana y de protección ante desastres naturales,

tales como obras de contención en quebradas, sistemas de drenaje y proyectos de infraestructura policial y penitenciaria.

Mencionó que, en materia de concesiones, el 89% de las licitaciones previstas para 2026 estaban enfocadas en conectividad y movilidad, especialmente rutas y aeropuertos, y que una segunda prioridad la constituían las obras vinculadas a seguridad —entre ellas los recintos penitenciarios y el sistema nacional de alerta de tsunamis, cuya licitación estaba en curso—.

Para concluir, expuso la distribución regional del presupuesto, destacando que la Región de Los Lagos concentraba la asignación más alta, debido al desarrollo de la obra del Canal de Chacao, que se encontraba en etapas avanzadas de ejecución, con la fabricación de cables y la preparación de los terraplenes para la ruta.

Cerró su intervención señalando que la propuesta reflejaba una gestión sostenida y una ejecución histórica del Ministerio, y que la disminución proyectada para 2026 debía entenderse como un ajuste natural tras un período de expansión excepcional, recuperando el ritmo presupuestario propio de los años previos.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino para formular observaciones de carácter general respecto de la presentación del Ministerio. Estimó conveniente disponer de información más precisa sobre el grado de compromiso del presupuesto proyectado para 2026 con proyectos de arrastre, señalando que, en los trámites presupuestarios, se suele destacar el alto nivel de ejecución de los recursos, pero sin quedar del todo claro cuánto de ese gasto corresponde efectivamente a nuevas iniciativas y cuánto a compromisos heredados.

Argumentó que, si se proyectaba una ejecución cercana al 90% para el año en curso, en teoría el arrastre debiera ser reducido; sin embargo, indicó que, en la práctica, las cifras solían mostrar lo contrario, lo que hacía necesario transparentar ese componente.

Posteriormente, se refirió al aumento presupuestario experimentado a partir del año 2021, recordando que ello respondió a un contexto excepcional. Explicó que los presupuestos de 2021 y 2022 correspondieron al segundo gobierno del Presidente Piñera y que el incremento obedeció a la necesidad de enfrentar los efectos de la crisis social y de la pandemia, que habían generado una situación particularmente compleja: múltiples proyectos se paralizaron o abandonaron, y las licitaciones sufrieron dificultades. En ese marco, observó que el Ministerio de Obras Públicas desempeñó un rol estratégico en la recuperación de la inversión nacional.

Acto seguido, manifestó su preocupación por la disminución de un 16% contemplada para el año 2026. Si bien comprendía que la ministra había presentado la rebaja como un retorno a la tendencia histórica, advirtió que sería deseable mantener niveles de inversión crecientes. Solicitó conocer cómo se distribuiría concretamente la reducción, pues, según indicó, las partidas que concentran la mayor parte del gasto —iniciativas de inversión y transferencias de capital, que en conjunto representan alrededor del 90% del presupuesto ministerial— son justamente las más afectadas, con descensos del 17,1% y 19%, respectivamente, equivalentes a unos 858 mil millones de pesos.

Pidió, por tanto, información detallada sobre en qué áreas o proyectos se reflejarían las principales disminuciones, subrayando que el Ministerio de Obras Públicas constituye un motor esencial de la actividad económica y que una baja significativa en su ejecución, junto con la del sector vivienda, podría tener repercusiones relevantes en el crecimiento.

Agregó que la distribución regional de la inversión también merecía atención, pues, aunque comprendía la alta asignación para la Región de Los Lagos por la construcción del puente Chacao, consideró importante revisar el efecto de los ajustes sobre otras zonas. En ese contexto, aludió a proyectos emblemáticos como los trenes hacia el sur, el tren a Valparaíso y, especialmente, la Ruta 7, en la Región de Aysén.

Recordó que, tras una larga discusión, se había logrado avanzar en licitaciones actualmente en ejecución, aunque sin alcanzar los 140 kilómetros de pavimento comprometidos por el Presidente en su visita a la región. Aclaró que comprendía las dificultades que imponía la realidad presupuestaria, pero insistió en que la Carretera Austral seguía siendo una prioridad irrenunciable.

Finalmente, evocó la relación personal de la ministra con la zona austral, destacando que había residido y trabajado en un territorio aislado en la frontera con Argentina, donde era recordada con aprecio. Reafirmó que Palena, Aysén y Magallanes representaban más de la mitad del territorio nacional, pese a concentrar menos del 2% de la población y del producto interno bruto, y sostuvo que ello no se debía a falta de esfuerzo de sus habitantes, sino a una deuda histórica del Estado con el desarrollo de esa zona, deuda que —según puntualizó— se vinculaba directamente con la labor del Ministerio de Obras Públicas y, en particular, con la consolidación definitiva de la Carretera Austral.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino manifestando su preocupación por el recorte general del presupuesto, señalando que las reducciones más significativas recaían precisamente en las iniciativas de inversión y en las transferencias de capital, lo que —a su juicio— afectaba gravemente la efectividad de la Partida.

Explicó que, aunque el promedio de disminución para el Ministerio era del 16%, al revisar las cifras por programa, las rebajas resultaban mucho más pronunciadas en áreas específicas: un 35% en la Dirección de Obras Hidráulicas, un 9% en la Dirección de Vialidad, un 13,8% en Servicios Sanitarios Rurales, un 12,7% en la administración de infraestructura y un 7,7% en la administración directa. Subrayó que estas reducciones impactaban con fuerza en las regiones, especialmente en las zonas rurales.

A modo de ejemplo, indicó que en la Región de Ñuble existían aún cerca de 3.000 kilómetros sin pavimentar, y que el presupuesto asignado para pavimentos rurales en 2025 ascendía solo a 10.862 millones de pesos, mientras que quedaban pendientes de financiamiento 57.000 millones. En cuanto a la conservación de la red vial, precisó que se encontraban financiados 2.310 millones, pero faltaban por cubrir 15.511 millones. Consideró que tales brechas constituían un golpe severo para las comunidades, ya que los proyectos mencionados no eran nuevos, sino que contaban con diseño y preparación desde hacía tiempo.

Posteriormente, el diputado insistió en la necesidad de esclarecer la situación de los proyectos de arrastre, señalando que no estaba claro qué proporción del subtítulo 31 para 2026 correspondía a obras nuevas y qué parte a proyectos continuados. Expuso que la participación de las iniciativas de arrastre había aumentado progresivamente: en 2023 representaban el 44%, en 2024 el 77% y en 2025 el 84%, quedando solo un 15% del gasto destinado a proyectos nuevos. Advirtió que esa tendencia evidenciaba una creciente dificultad del Ministerio para ejecutar los programas en los plazos previstos.

Agregó que llamaba la atención la reducción de un 38,5% en el presupuesto de la Dirección General de Concesiones, lo que, a su entender, reflejaba la ausencia de nuevos proyectos relevantes, con las consecuencias que ello implicaba tanto para la calidad de vida de la población como para la reactivación económica.

Asimismo, recordó que existía un compromiso previo entre el Gobierno y el Congreso —formalizado mediante un protocolo— para que ministerios clave, como Obras Públicas, Vivienda y Salud, no fueran objeto de rebajas presupuestarias. Sin embargo, afirmó que, al revisar las cifras de agosto de 2025, se constataba una disminución de 209 millones de pesos en el subtítulo 33 del Ministerio de Obras Públicas, por lo que solicitó aclarar si efectivamente se habían aplicado ajustes durante el presente ejercicio, pese a dicho compromiso.

Finalmente, pidió precisión respecto de la base sobre la cual se construyó el presupuesto 2026, puesto que no se disponía aún de las cifras definitivas de ejecución. Solicitó que la ministra aclarara si la proyección

utilizada correspondía a un 100% o a un 90% de ejecución real, señalando que esa información era indispensable para comprender adecuadamente el alcance de la propuesta y para definir el sentido de su votación.

El **Honorable Diputado señor Schalper** manifestó su preocupación por la reducción presupuestaria correspondiente a la Dirección de Obras Hidráulicas, que registraba una caída del 35,2%, cifra que consideró particularmente alarmante. Explicó que dicha disminución afectaba directamente a regiones como la de O'Higgins, a la cual representa, donde se incluyen en la cartera de proyectos las obras de defensa del río Cachapoal. Recordó que los desbordes de ese cauce habían provocado en su momento graves daños en la zona de Coltauco, y sostuvo que la rebaja podía comprometer el manejo adecuado de la cuenca y la ejecución de medidas de mitigación en el futuro.

Indicó que, si bien los detalles serían revisados en una etapa posterior, tenía la impresión de que los montos consignados estaban por debajo de lo conversado previamente. Por ello, solicitó precisar el impacto concreto que tendría la reducción del 35,2% en las funciones y proyectos de la Dirección de Obras Hidráulicas.

A continuación, adhirió a las observaciones formuladas por el diputado Sauerbaum, en cuanto a la magnitud de las disminuciones en la Dirección General de Concesiones, que ascendían a un 38,5% en el subtítulo 31 y a un 16% en el subtítulo 33, reducciones que calificó también de preocupantes.

Comentó que, al revisar la cartera de proyectos, aparecían iniciativas relacionadas con la ruta G-21 —una de las principales vías de acceso desde la Región Metropolitana hacia la cordillera—, cuya importancia había sido destacada reiteradamente por diversos actores. Subrayó que contar con infraestructura de calidad en ese sector era esencial para el desarrollo del turismo de montaña y para el aprovechamiento del potencial que representa la cercanía de Santiago con los centros cordilleranos.

Relató que la concesión correspondiente no logró materializarse debido a que los plazos para la obtención del permiso de impacto ambiental se cumplieron fuera de término, por lo que solicitó conocer el nivel de prioridad que el Ministerio de Obras Públicas otorgaba a este tipo de proyectos de conectividad y desarrollo turístico.

Expresó además su inquietud al no encontrar referencias a los embalses Codegua y Convento Viejo, o bien observarlos con asignaciones muy menores, por lo que pidió que, en algún momento, se pudiese profundizar en esos puntos.



Finalmente, reiteró que Chile poseía un potencial extraordinario en materia de acceso a la montaña desde su capital nacional, un privilegio geográfico que muchos países quisieran tener. Lamentó que durante la actual administración no se hubiese avanzado en esa dirección, pero manifestó su esperanza de que en el futuro próximo el tema se asuma como una prioridad dentro de la política de infraestructura nacional.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, intervino señalando que, antes de abordar el análisis detallado de los proyectos, resultaba necesario examinar el panorama general del presupuesto, particularmente en lo que respecta a la reducción global y al efecto del arrastre en la ejecución.

Indicó que una disminución del 16% podía parecer muy severa en términos absolutos, pero advirtió que su impacto debía evaluarse a la luz de la proporción de recursos comprometidos en proyectos de arrastre. Explicó que, si dicho arrastre alcanzaba un 50%, la situación no sería tan compleja; sin embargo, si ascendía a un 84%, una reducción del 16% implicaría que prácticamente toda la ejecución presupuestaria del año 2026 estaría absorbida por compromisos anteriores, sin espacio real para nuevas iniciativas.

Sostuvo que esa era la primera discusión que debía abordarse: comprender cómo interactuaban el nivel de arrastre y la magnitud de la rebaja presupuestaria. Agregó que, aunque todos los presentes conocían la dinámica del proceso presupuestario, un recorte del 16% seguía siendo significativo, y que esa cifra debía asumirse como un hecho ineludible derivado de la escasez de recursos.

Aclaró que, más allá de los argumentos históricos que aludían a un retorno a niveles previos a los años 2020, cada ejercicio presupuestario se construye sobre la base del anterior, y que las comparaciones y proyecciones futuras siempre parten desde esa base, razón por la cual toda disminución repercute en la capacidad de gestión de los gobiernos venideros.

Planteó como prioridad conocer el volumen de arrastre en términos globales, pero también desglosado por dirección, especialmente en los servicios con mayor incidencia en la inversión pública, como la Dirección de Vialidad y la Dirección de Obras Hidráulicas, que —recordó— tienen un impacto directo en la calidad de vida de las zonas rurales.

Respecto de la Dirección General de Concesiones, puntualizó que su análisis debía ser distinto, ya que esta opera sobre la base de inversión privada. Por ello, propuso examinar de qué manera la reducción podía afectar el desarrollo de nuevas iniciativas capaces de apalancar recursos del

sector privado, más que la construcción directa de obras, que no constituye su función principal.

A continuación, formuló tres solicitudes específicas: conocer el monto del arrastre por dirección, la reducción de presupuesto también por dirección, y disponer de la información de ejecución presupuestaria —al menos hasta septiembre— desagregada por región y por servicio.

Enfatizó que dichos antecedentes eran indispensables para una evaluación equilibrada. Explicó que no resultaría cuestionable una reducción en un servicio cuya ejecución alcanzara solo el 80%, pero sí sería discutible si se trataba de una repartición que había ejecutado el 100% de sus recursos. Por ello, insistió en que la información sobre ejecución y reducciones debía presentarse con detalle regional y por dirección antes de iniciar el análisis individual de cada servicio.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino nuevamente para reforzar su preocupación sobre el alto nivel de proyectos de arrastre y la disminución de las iniciativas nuevas dentro del presupuesto del Ministerio.

Recordó tres cifras relevantes: en el año 2023 los proyectos de arrastre representaron un 56% del total, en 2024 alcanzaron un 77%, y en 2025 llegaron a un 84,3%. Explicó que esa tendencia mostraba un incremento sostenido en los compromisos heredados, acompañado de una reducción proporcional de las nuevas iniciativas, que descendieron de un 44% en 2023 a un 15,7% en 2025.

Advirtió que esa evolución generaba inquietud respecto de lo que podría ocurrir en 2026, ya que la capacidad de iniciar proyectos nuevos parecía cada vez más restringida. Agregó que la disminución de 858 mil millones de pesos proyectada para el próximo año acentuaba la preocupación, pues implicaba un recorte considerable en el ámbito de la inversión pública.

El senador señaló que esta situación tenía además una dimensión política, dado que cuando el Estado busca impulsar la economía, tradicionalmente concentra sus esfuerzos en dos carteras fundamentales: Vivienda y Obras Públicas. En ese sentido, consideró sorprendente y difícil de comprender que se aplicara una rebaja tan significativa en uno de los ministerios clave para la reactivación económica nacional y regional.

Concluyó señalando que el interés de la comisión era entender con claridad las razones de esta reducción, puesto que sus efectos se proyectaban no solo a nivel nacional, sino también en el desarrollo de las regiones.



El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, retomó la palabra para señalar que, en esta etapa del análisis, la comisión se mantenía en el plano general del debate. Explicó que el objetivo era comprender integralmente el alcance de la reducción presupuestaria, su efecto sobre la posibilidad de desarrollar nuevos proyectos y su relación con el nivel de arrastre, la ejecución y la disminución de recursos por regiones y por servicios, antes de entrar al estudio detallado de cada dirección nacional.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, respondió agradeciendo la intervención y precisó que no contaba en ese momento con la cifra de arrastre desglosada por servicio, aunque dicha información se encontraba disponible en cada una de las reparticiones del Ministerio.

El **Presidente** insistió en la importancia de contar con el dato global, consultando si existía una estimación aproximada del nivel de arrastre proyectado para 2026.

La **Ministra** indicó que, de acuerdo a lo informado por el Subsecretario, la cifra estimada era de un 95%. Aclaró que el arrastre correspondía a obras en ejecución durante 2025 que mantenían compromisos de gasto para el año siguiente.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** precisó que el arrastre, en sí mismo, no constituía un problema. Explicó que, en términos presupuestarios, contar con proyectos en desarrollo era positivo, ya que la ejecución anual se sustentaba precisamente en esa continuidad. Sin embargo, advirtió que un nivel de arrastre del 95% era inusualmente elevado, pues dejaba un margen muy reducido para la incorporación de nuevas iniciativas.

Añadió que, con un porcentaje tan alto, el escenario previsible era que los nuevos proyectos debieran licitarse durante el segundo semestre de 2026, con niveles de ejecución muy bajos ese mismo año, postergando su desarrollo efectivo hacia 2027.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, reiteró que el alto nivel de arrastre observado en el presupuesto era reflejo directo de proyectos en ejecución, y no de inactividad o subejecución. Explicó que toda administración debe distribuir los recursos disponibles según las prioridades del momento, y recordó que, desde el año 2021 en adelante —incluyendo el actual gobierno—, el Ministerio había ejecutado montos históricamente superiores a los de años previos, con el propósito explícito de contribuir a la reactivación económica.



Afirmó que parte del crecimiento y del empleo registrados en el país se vinculaban directamente con las carteras de proyectos del Ministerio, tanto aquellos financiados con recursos fiscales como los desarrollados mediante asociaciones público-privadas o concesiones.

La ministra enfatizó que, si bien la disminución presupuestaria propuesta para 2026 era relevante respecto del año 2025, debía interpretarse considerando que el ejercicio 2025 había sido extraordinario tanto en presupuesto como en ejecución. Por lo tanto, el proyecto para 2026 debía entenderse como un presupuesto de continuidad en la etapa post-pandemia. Explicó que antes de la pandemia el Ministerio operaba con alrededor de 2,5 billones de pesos anuales, mientras que desde 2021 en adelante lo hacía con presupuestos del orden de 3,1 a 3,2 billones, nivel que se mantenía en la propuesta para 2026.

Subrayó que el incremento del arrastre se explicaba porque, al acelerar la ejecución de proyectos de varios años de duración, aumentaba proporcionalmente la cantidad de compromisos pendientes para el ejercicio siguiente.

Añadió que, en el caso de la infraestructura pública, debía considerarse también el efecto de la conservación, especialmente la conservación vial. Cada kilómetro adicional incorporado a la red nacional implicaba un gasto permanente de mantenimiento que debía financiarse año a año. Indicó que el Director de Vialidad podría precisar el porcentaje del presupuesto destinado a conservación, pero adelantó que este componente era significativo.

Explicó que, a medida que el país avanzara en su tasa de pavimentación —que recientemente había alcanzado el 50%—, las necesidades presupuestarias para conservación crecerían exponencialmente, de modo que alcanzar un 70% u 80% de pavimentación implicaría una carga muy superior sobre el presupuesto ministerial.

En ese sentido, señaló que tanto el arrastre como la conservación eran expresiones de proyectos ya en ejecución y de la expansión sostenida de la infraestructura nacional. A la vez, destacó que el Ministerio mantenía cientos de iniciativas nuevas, entre ellas el recientemente presentado Plan Nacional de Infraestructura Pública, que proyectaba obras con horizonte hasta el año 2055, por un valor estimado de 360 mil millones de dólares.

Aclaró que ese plan requeriría una discusión de largo plazo, no limitada a la dinámica anual del presupuesto, y planteó que uno de los principales desafíos del país sería definir cómo financiar una cartera de esa magnitud. Observó que la competencia permanente entre los recursos destinados a inversión y aquellos orientados al gasto social hacía cada vez más difícil sostener una expansión equilibrada.

Concluyó señalando que la participación del sector privado, a través de mecanismos de asociación público-privada o concesiones, probablemente tendría que incrementarse de manera considerable en los próximos años. Agregó que, desde su perspectiva, resultaba poco apropiado que la inversión en infraestructura tuviese que competir directamente por recursos con áreas tan sensibles como salud, educación o seguridad, aunque reconoció que el país debía encontrar fórmulas viables para concretar las obras necesarias para su desarrollo.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, formuló una consulta destinada a precisar las causas del incremento presupuestario experimentado en el año 2025.

Señaló que la comparación del presupuesto 2026 con el de 2025 debía hacerse considerando que ese ejercicio mostró un aumento significativo respecto de los años anteriores, particularmente en relación con 2024, cuando también se había registrado una fuerte inversión vinculada a las emergencias.

Planteó la duda de si el crecimiento de 2025 se debía a un efecto residual derivado de la reposición de obras de emergencia ejecutadas en años previos, lo que habría obligado a incorporar en dicho ejercicio los recursos de arrastre provenientes de esas intervenciones. Sugirió que, de ser así, ese fenómeno podría explicar la expansión excepcional del presupuesto de 2025 y, en consecuencia, que la propuesta para 2026 representara más bien un retorno a niveles de ejecución normales.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, respondió señalando que el aumento presupuestario observado en el año 2025 se explicaba, en buena medida, por la decisión del Ministerio de Hacienda y del Gobierno de mantener el ritmo de inversión alcanzado en los años anteriores.

Explicó que la cartera a su cargo había logrado responder a ese desafío, incrementando en casi un 20% su nivel de ejecución presupuestaria, lo que daba cuenta de la capacidad operativa del Ministerio para sostener un alto volumen de proyectos en desarrollo.

Indicó que los directores nacionales abordarían posteriormente los aspectos específicos relativos a los proyectos de arrastre y a las reducciones por servicio. No obstante, aprovechó la oportunidad para responder a la inquietud planteada por el diputado Schalper en torno a la Dirección General de Concesiones.

Aclaró que la cartera de concesiones se financiaba de manera independiente y no se veía afectada por la variabilidad anual del presupuesto



de la Nación. Precisó que la Ruta G-21 formaba parte de esa cartera y que, pese a las dificultades registradas en el pasado, había sido reincorporada al programa de concesiones y sería nuevamente licitada.

Recalcó que la reducción presupuestaria de la Dirección General de Concesiones no guardaba relación con la ejecución de esas obras, ya que los recursos consignados en el presupuesto nacional para esa dirección correspondían principalmente a trabajos complementarios y a las asesorías vinculadas a la inspección fiscal de los proyectos en curso.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Danilo Núñez**, intervino para complementar la información entregada por la ministra, señalando que el Ministerio disponía de los antecedentes relativos al nivel de arrastre desagregado por regiones, los cuales serían remitidos posteriormente al presidente de la subcomisión para su distribución entre los parlamentarios.

Explicó que el incremento presupuestario del año 2025 también se debía a que durante ese ejercicio se completaron los pagos asociados a las emergencias de 2023 y 2024, lo que implicó un desembolso adicional significativo.

Indicó que, para el año 2026, el 95% del presupuesto estaba comprometido en proyectos de arrastre, pero precisó que ya se encontraba definida la estrategia de continuidad hacia 2027. Detalló que durante el segundo semestre de 2026 se iniciarían los procesos de licitación de múltiples proyectos nuevos, mientras que varios de los compromisos actuales concluirían su ejecución durante ese mismo año, permitiendo liberar recursos para el ejercicio siguiente.

Señaló que la planificación diseñada por el equipo ministerial consideraba como prioritarios todos los compromisos vigentes, y que, paralelamente, se estaba estructurando una estrategia de incorporación gradual de nuevas iniciativas para los años 2027 y 2028.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, intervino para coincidir con el diagnóstico expuesto por las autoridades del Ministerio, señalando que compartía la impresión de que el aumento presupuestario de 2025 se debía, en parte, a la ejecución de obras derivadas de las emergencias ocurridas en 2023. Recordó que para enfrentar esas contingencias se habían complementado recursos significativos —del orden de los 120 mil millones de pesos— con cargo al presupuesto de 2024, y que muchos de los proyectos asociados no lograron concluirse en ese ejercicio, finalizando mayoritariamente durante 2025.

Añadió que, más allá de ese antecedente, el desafío inmediato del Ministerio debía centrarse en la capacidad de gestión de sus servicios,



destacando que estos contaban con la experiencia y habilidad necesarias para adaptarse al escenario presupuestario actual.

Sostuvo que era perfectamente posible avanzar en nuevas iniciativas, aunque reconoció que durante el primer trimestre de 2026 ello sería difícil, dado el alto nivel de compromisos vigentes. Indicó, sin embargo, que sí resultaba factible iniciar durante el año procesos de licitación que quedaran comprometidos y en ejecución inicial hacia fines de 2026, con el objetivo de alcanzar un desarrollo más intenso durante 2027.

Precisó que este procedimiento no era inédito, ya que el Ministerio había operado de forma similar en otros períodos. Explicó que, al revisar los listados de inversión, podían observarse proyectos con asignaciones simbólicas, lo que —dijo— constituía una señal administrativa habitual del Ministerio para dejar constancia de que dichas iniciativas serían licitadas a fines del ejercicio y ejecutadas plenamente en el año siguiente.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, respondió una consulta pendiente formulada previamente por el presidente de la subcomisión.

Precisó que el presupuesto del Ministerio correspondiente al subtítulo 31 —iniciativas de inversión— había comenzado el año con un monto de 3,8 billones de pesos (3,829 billones) y que, a la fecha, el presupuesto vigente se situaba en 3,643 billones.

Explicó que ello implicaba una reducción aproximada de 190 mil millones de pesos durante el transcurso del ejercicio, reflejando los ajustes efectuados a lo largo del año en la ejecución presupuestaria.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó precisiones respecto de la información recién entregada por la ministra.

Indicó que, según las cifras conocidas por la comisión, la reducción presupuestaria ascendía a aproximadamente 209 millones de dólares en términos generales, y pidió que se explicaran las razones concretas de dicha rebaja.

Señaló que no bastaba con confirmar el monto del ajuste, sino que era necesario conocer su fundamento, especialmente considerando que existía un compromiso previo del Gobierno de no aplicar recortes al Ministerio de Obras Públicas, en particular en las partidas correspondientes a iniciativas de inversión y transferencias de capital.

Reiteró que dicho acuerdo había sido relevante al momento de aprobar el presupuesto anterior, por lo que solicitó una aclaración explícita

sobre las causas que motivaron la disminución, pese al compromiso de mantener inalteradas las asignaciones de esa cartera.

La **Directora Nacional de Planeamiento, señora María Ángeles Sobarzo**, intervino para responder la consulta formulada por el diputado Sauerbaum respecto de las razones de la rebaja presupuestaria aplicada durante el año en curso.

Explicó que dicha reducción se tramitó en el mes de marzo, en el marco de un ajuste general solicitado a nivel presupuestario, y detalló que el movimiento neto del subtítulo 31 —correspondiente a iniciativas de inversión— incluyó tanto disminuciones como incrementos compensatorios en distintos programas y servicios del Ministerio.

Precisó que se registró un aumento de 5.500 millones de pesos en la Dirección de Arquitectura, destinado a establecimientos educacionales, y una disminución en la Dirección de Vialidad por traspasos al subtítulo 29 para adquisición de mobiliario, por 134 millones. Señaló además transferencias hacia la Dirección General de Aeronáutica Civil y al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo por 61 millones, y una rebaja en transferencias al Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, correspondiente al proyecto Vicuña Mackenna 20, por 8.336 millones.

Agregó que se aplicaron reducciones en la Dirección de Obras Hidráulicas por 20.000 millones, en Servicios Sanitarios Rurales, y en la Dirección General de Concesiones por 36.152 millones. En contraste, se incorporó un incremento de 21.000 millones en Arquitectura, destinado a obras del Centro Cultural Gabriela Mistral (GAM), así como 5.536 millones en Vialidad para el Plan Buen Vivir.

Indicó también un traspaso al Ministerio del Interior y Seguridad Pública por 6.411 millones para proyectos de complejos fronterizos, un aumento de 5.970 millones en la Dirección de Obras Portuarias provenientes del programa de transbordadores, y finalmente un traspaso desde la Dirección General de Concesiones al Instituto Nacional de Deportes por 4.100 millones.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó conocer quién había solicitado la rebaja presupuestaria, preguntando si el oficio correspondiente había sido emitido por la Dirección de Presupuestos o por el Ministerio de Hacienda.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, aclaró el procedimiento mediante el cual se materializan las rebajas presupuestarias.



Explicó que este tipo de ajustes se gestionan a través de un trabajo coordinado entre los ministerios, la Dirección de Presupuestos (DIPRES) y el Ministerio de Hacienda. Señaló que las carteras presentan sus proyecciones e iniciativas, usualmente con una perspectiva de crecimiento o, al menos, de mantención de recursos, pero que es Hacienda quien finalmente define los límites globales de gasto.

Recordó, a modo ilustrativo, que los ministerios suelen formular sus presupuestos con aspiraciones superiores a las disponibilidades reales, y que corresponde a Hacienda —a través de DIPRES— “aterrizar” esas proyecciones para ajustarlas al marco fiscal efectivo.

Indicó que, por tanto, las rebajas no surgen de una decisión autónoma de los ministerios, sino que obedecen a las definiciones adoptadas en conjunto con la autoridad presupuestaria, que determina los montos finales conforme a la disponibilidad de recursos.

Concluyó señalando que ese procedimiento se aplica de manera uniforme a todas las carteras, que deben luego reorganizar internamente sus asignaciones para adaptarse al nivel de financiamiento autorizado.

El Honorable Diputado señor Sauerbaum expresó su malestar ante la aplicación de rebajas presupuestarias en el Ministerio de Obras Públicas, pese al compromiso previo del Gobierno de no realizarlas.

Sostuvo que el problema no era tanto la operativa del ajuste, sino el hecho de que se hubiera incumplido un acuerdo formal. Recordó que existía un protocolo firmado con el Ejecutivo, en virtud del cual se había garantizado que no habría reducciones en las partidas de inversión ni en las transferencias de capital del Ministerio.

Manifestó que la situación resultaba preocupante, ya que se trataba del mismo tipo de incumplimiento que —según afirmó— se había observado en el caso del Ministerio de Vivienda, donde también se habían efectuado recortes que, en su momento, fueron negados.

Indicó que, al revisar la Ley de Presupuestos, era posible constatar de manera objetiva que el Ministerio de Obras Públicas había sufrido una disminución de al menos 200 millones de dólares, lo que contradecía los compromisos asumidos.

Concluyó señalando que este tipo de situaciones afectaban la confianza entre el Ejecutivo y el Congreso, advirtiendo que, en futuras negociaciones, cualquier protocolo similar sería evaluado con mayor cautela antes de ser firmado

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, intervino para manifestar su acuerdo con las observaciones formuladas por el diputado Sauerbaum, compartiendo la preocupación respecto de las rebajas aplicadas a los presupuestos ministeriales.

Señaló que este tema había sido objeto de reiteradas discusiones en la comisión y que, efectivamente, se trataba de una práctica que debía revisarse con mayor profundidad. Explicó que lo problemático era la discrepancia entre los presupuestos aprobados por el Congreso y los montos que finalmente se entregaban a los ministerios, situación que —en sus palabras— generaba una suerte de “autoengaño institucional”.

Ejemplificó diciendo que se celebraba la aprobación de un presupuesto de cien, pero al poco tiempo se retiraban doscientos, lo que desvirtuaba el sentido de la discusión legislativa. Afirmó que este tipo de recortes debía abordarse como un tema de fondo entre el Congreso y el Ejecutivo, porque de lo contrario se desdibujaba la transparencia y credibilidad del proceso presupuestario.

Sostuvo que resultaba razonable efectuar ajustes si existían problemas comprobados de ejecución, pero que tales decisiones solían adoptarse en los primeros meses del año, antes de contar con datos concretos sobre el avance de los programas.

Concluyó adhiriendo a la inquietud y a la protesta expresadas por el diputado Sauerbaum, destacando que los recursos retirados eran significativos y que los montos finalmente asignados no coincidían con los discutidos ni aprobados durante la tramitación de la Ley de Presupuestos.

El **Honorable Senador señor Sandoval** pidió precisión respecto de la información que se entregaría a la comisión, señalando que era importante contar con el detalle de la variación presupuestaria por región en comparación con el año 2025.

Advirtió que, más allá del análisis técnico, existía también una dimensión política que debía ser considerada, puesto que el efecto de la reducción presupuestaria era significativo. Indicó que, de acuerdo con la información disponible, la caída total del presupuesto alcanzaba los 858 millones de dólares.

La **Ministra** precisó que se trataba de 858 mil millones de pesos.

El **Honorable Senador señor Sandoval** valoró la aclaración, destacando que no era lo mismo expresar las cifras en dólares que en pesos, y recordó, en tono crítico, que en otros sectores —como Vivienda— las cifras

se comunicaban en moneda extranjera, lo que generaba percepciones distintas sobre la magnitud de los compromisos financieros.

Explicó que el interés de la comisión en conocer la desagregación regional se debía a que el 80% de la disminución afectaba directamente a las iniciativas de inversión, es decir, a los programas que tenían mayor incidencia en la actividad económica y en la generación de empleo.

Señaló que, considerando además que el arrastre para 2026 alcanzaba el 95%, la actividad económica que el Ministerio de Obras Públicas podría generar durante ese año sería básicamente la que ya se encontraba en curso, sin espacio significativo para nuevas iniciativas.

Manifestó su preocupación por este escenario, subrayando que el país se encontraba en un momento en que la principal demanda de la ciudadanía era precisamente la reactivación económica, y que en ese contexto el Ministerio de Obras Públicas jugaba un papel fundamental.

A modo de reflexión, sostuvo que la combinación de una reducción de 858.000 millones de pesos y un nivel de arrastre tan elevado constituía la situación más restrictiva de los últimos cuatro o cinco años, con un impacto evidente sobre la capacidad del Estado para impulsar obras nuevas y dinamizar la economía.

Concluyó enfatizando la importancia de que el detalle regional de las variaciones presupuestarias se pusiera a disposición de la comisión, para dimensionar adecuadamente cómo se distribuirían los efectos del ajuste a lo largo del territorio, y reiteró que la discusión sobre este punto debía ser transparente, dado que lo que el país vería en materia de inversión pública en 2026 sería, en lo esencial, la continuación de lo ejecutado en 2025.

El Honorable Diputado señor Schalper intervino nuevamente para complementar lo expuesto por el senador Sandoval, señalando que la situación descrita debía también analizarse a la luz del debate público sobre el grado de flexibilidad que el actual gobierno dejaría al próximo en materia de inversión y definición de nuevas iniciativas.

Recordó que, en el año 2022, el presupuesto de arrastre alcanzó un 78%, cifra que, aunque alta, era 17 puntos porcentuales menor al nivel de arrastre proyectado para 2026, lo que evidenciaba una creciente rigidez presupuestaria. A su juicio, este fenómeno limitaba el margen de acción del siguiente gobierno para impulsar proyectos propios y configurar su propia agenda de inversión pública.

Por ello, manifestó su adhesión a la solicitud de contar con información desagregada por región, no solo respecto de las variaciones



presupuestarias, sino también en cuanto a la proporción del gasto comprometido en proyectos de arrastre en cada territorio.

Aprovechó la instancia para referirse a la Ruta G-21, reiterando que deseaba conocer en detalle el itinerario trazado por el Ministerio para su licitación. Expresó que, precisamente por conocer la historia de ese proyecto, mantenía ciertas reservas sobre los plazos comprometidos por la cartera, por lo que consideraba necesario disponer de información concreta sobre el cronograma, el alcance de las obras y las características del proceso licitatorio.

Indicó que existía un alto nivel de cuestionamiento público respecto de la forma en que el Ministerio había abordado esta iniciativa y que, como representante de la Región de O'Higgins, le preocupaba especialmente el precedente que dejaban situaciones como la de la Carretera de La Fruta, que calificó como un ejemplo poco satisfactorio de gestión en materia de concesiones viales.

El **Honorable Senador señor Sandoval** pidió información detallada acerca del Plan Nacional de Infraestructura Pública 2050, recientemente anunciado por el Ministerio de Obras Públicas.

Señaló que, considerando la estrechez financiera actual y el alto nivel de compromisos presupuestarios ya existentes, resultaba particularmente llamativo que se hubiese presentado un plan de tan amplia envergadura, con inversiones estimadas en varios billones de pesos y proyecciones que abarcarían los próximos cinco gobiernos.

- - -

En sesión posterior, del día 15 de octubre, se continuó con un debate amplio sobre aspectos generales del presupuesto de esta Partida:

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** expresó que aún no se contaba con claridad respecto de la rebaja presupuestaria por regiones, la cual, según señaló, no había sido observada en los antecedentes disponibles. Manifestó que ese era un punto relevante de conocer y recordó que ya se había solicitado en una sesión anterior.

A continuación, invitó al Subsecretario a efectuar una breve intervención introductoria antes de entrar al análisis de la Dirección de Obras Hidráulicas. Advirtió que los parámetros generales del presupuesto ya habían sido revisados y subrayó que, a nombre de toda la Subcomisión, deseaba dejar constancia de la preocupación existente por la rebaja presupuestaria, dado que se trataba de recursos significativos. Reconoció que, aunque

porcentualmente la reducción no resultaba desproporcionada dentro de la magnitud del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, era sin duda relevante y generaba inquietud. Agregó que la Subcomisión comprendía las limitaciones propias del marco fiscal, pero remarcó que el Ministerio de Obras Públicas era una cartera de carácter inversor, orientada a resolver problemas de la ciudadanía y a dinamizar la economía, por lo cual su impacto positivo era múltiple. Señaló, finalmente, que esa preocupación seguía plenamente vigente para la comisión pese a los avances realizados en el análisis presupuestario.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó una observación de carácter general dirigida al Subsecretario. Expuso que la preocupación de la comisión obedecía al impacto económico que generaban los recortes presupuestarios. Relató que recientemente había participado en la discusión de la Partida correspondiente al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, donde se informó que la construcción de viviendas sociales presentaba una disminución del 49%, es decir, cerca de un 50% menos de recursos destinados a ese propósito. Añadió que, en el caso del Ministerio de Obras Públicas, la reducción alcanzaba un 16%, lo que afectaba directamente la actividad económica.

Señaló que, más allá de las consecuencias que ello implicaba para las personas en su vida cotidiana —como la falta de acceso al agua potable, la ausencia de caminos o de puentes—, también existía un impacto considerable sobre el mercado laboral y sobre el conjunto del sector inmobiliario y de la construcción. Manifestó que por esa razón sorprendía la magnitud del recorte presupuestario y reiteró la necesidad de contar con un análisis desagregado por región, a fin de conocer con precisión qué obras no podrían ejecutarse por falta de recursos y evitar comprometer proyectos cuya concreción resultara inviable.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, manifestó su acuerdo con las observaciones formuladas previamente y explicó la razón por la cual se había dejado pendiente el análisis relativo a los servicios sanitarios rurales. Señaló que, a diferencia de otras obras, como la pavimentación de caminos de tierra que pueden postergarse uno o dos años manteniendo la transitabilidad, el acceso al agua potable rural constituía una necesidad urgente e impostergable.

Destacó que en muchos territorios existían situaciones críticas derivadas del corte de suministro, que obligaban a destinar recursos a la contratación de camiones aljibe o a que la Dirección de Obras Hidráulicas debiera inyectar agua a pozos y estanques. Enfatizó que, por tales motivos, la comisión mantenía su resistencia a la rebaja presupuestaria en ese ámbito y no se encontraba convencida respecto de su conveniencia.



El Diputado solicitó, en nombre de toda la comisión, que se oficiara para requerir información detallada sobre la totalidad de la cartera de proyectos del Ministerio de Obras Públicas que contaran con recomendación satisfactoria (RS), especialmente en el área de Vialidad, así como aquellos que se encontraran en estado de admisibilidad, y que eventualmente no estuvieran considerados en el presupuesto del año 2026. Explicó que dicha información permitiría dimensionar con claridad qué iniciativas quedaban fuera de financiamiento.

Indicó que resultaba pertinente conocer esa cartera completa antes de la sesión de la Comisión Mixta, puesto que podía ocurrir que la Dirección de Presupuestos (DIPRES) argumentara que no existían proyectos con RS o admisibilidad suficiente para justificar una mayor asignación de recursos. Por ello, propuso solicitar formalmente esa información y consultó a los demás integrantes si existía acuerdo para proceder en tal sentido, lo que fue convenido por la Subcomisión.

El **Honorable Senador señor Sandoval** propuso incorporar al análisis el tema relativo a los proyectos de arrastre, señalando que, aunque el tiempo disponible para la comisión era limitado, la materia revestía gran relevancia. Indicó que compartía plenamente la preocupación manifestada por otros integrantes, en especial por el Honorable Diputado señor Sauerbaum, y expresó que, a su juicio, debieron haberse dejado pendientes más partidas correspondientes al Ministerio de Obras Públicas, pues se había pasado por alto la magnitud del ajuste presupuestario.

Precisó que la rebaja de 852.000 millones de pesos contemplada para el presupuesto del año 2026 era de una significación extraordinaria, no solo por el monto, sino también por sus implicancias técnico-políticas. Argumentó que dicha disminución afectaba dos áreas fundamentales para la reactivación económica del país. Explicó que, en contextos complejos, con tasas de cesantía que bordeaban el 9% —siendo las mujeres las más afectadas—, existían dos motores principales mediante los cuales el Estado podía impulsar la economía: el sector vivienda y el sector obras públicas.

Reconoció la importancia de otras carteras, como Salud, pero destacó que las partidas de Vivienda y de Obras Públicas eran las que generaban inversión, empleo y dinamismo territorial. Advirtió que, al reducirse el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, se resentía directamente la capacidad de inversión pública, lo cual incidía negativamente en la generación de mano de obra regional y nacional.

El Senador agregó que, además, el fenómeno de los proyectos de arrastre limitaba severamente el margen de acción para el año siguiente. Señaló que, según las cifras, el 96% de los proyectos del año 2025 se trasladaban como arrastre al ejercicio 2026, tendencia que había ido en aumento: un 56% en 2023, un 77% en 2024 y un 84% en 2025. Subrayó que



esa evolución progresiva reducía drásticamente la posibilidad de incorporar nuevos proyectos, situando la flexibilidad presupuestaria en torno al 4 o 5%.

Manifestó que la comisión debía mirar con atención este escenario, especialmente considerando el próximo cambio de gobierno, ya que resultaba esencial asegurar la continuidad del funcionamiento del país en las mejores condiciones posibles. Por ello, reconoció la oportunidad de revisar nuevamente la distribución de los recursos en los asuntos pendientes de votación.

A continuación, el **Honorable Senador señor Sauerbaum**, planteó su preocupación respecto a los criterios para el reajuste del sector público y la determinación de los gastos en personal (subtítulo 21) en las partidas del proyecto ley de presupuestos para el año 2026. Al respecto, discurrieron también el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, y el **Honorable Senador señor Sandoval**.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Danilo Núñez**, informó que continuarían con el análisis de las partidas que habían quedado pendientes en la sesión anterior. Explicó que, en relación con el tema planteado por el Honorable Senador señor Sandoval sobre el Plan de Infraestructura Pública, se había entregado un resumen ejecutivo de dicho plan.

Indicó que recientemente se había sostenido una reunión con la Ministra de Obras Públicas y con el Consejo Asesor, integrado mayoritariamente por exministros de los gobiernos del Presidente Lagos, de la Presidenta Bachelet y del Presidente Piñera, quienes habían colaborado en la elaboración del plan.

Precisó que, en esa instancia, se había acordado solicitar una reunión directa con el Parlamento, tanto con la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputadas y Diputados como con la del Senado, con el propósito de presentar formalmente el contenido del plan.

- - -

Seguidamente, la Subcomisión se abocó al estudio pormenorizado del presupuesto presentado para el Ministerio de Obras Públicas, para el año 2026.

- - -



Capítulo 01 Secretaría y Administración General

El Capítulo correspondiente a la Secretaría y Administración General, contiene un Programa del mismo nombre.

Programa 01 Secretaría y Administración General

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 34.444.062, lo que implica una variación total de -0,6% respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** dispuso votar sin discusión el programa:

- **Sometido a votación el Programa 01 “Secretaría y Administración General (01)” del Capítulo 01, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

Capítulo 02 Dirección General de Obras Públicas

El Capítulo 02, correspondiente a la Dirección General de Obras Públicas consta de diecisiete Programas, a saber: 02, Dirección de Arquitectura; 03, Dirección de Obras Hidráulicas; 04, Dirección de Vialidad; 06, Dirección de Obras Portuarias; 07, Dirección de Aeropuertos; 09, Dirección General de Obras Públicas; 10, Fiscalía Ministerio de Obras Públicas; 11, Dirección de Planeamiento; 12, Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales; 13, Dirección de Contabilidad y Finanzas; 14, Infraestructura para el Buen Vivir; 22, Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; 23, Administración de Infraestructuras – Dirección de Obras Hidráulicas; 24, Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad; 26, Construcción, Reparación y Mantenimiento de Transbordadores; 34, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Vialidad; 37, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Aeropuertos.

Programa 02 Dirección de Arquitectura

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 47.039.539, lo que implica una variación total de -38%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia**, presentó el análisis correspondiente a la División de Arquitectura, señalando que abarcaba dos programas presupuestarios: el 02 y el 22, e incluiría además algunas referencias a proyectos especiales y mandatados, que forman parte de las funciones propias de esa dirección.

Explicó que, en comparación con el año anterior, existía una disminución presupuestaria general, aunque los descensos en los subtítulos 21, 22 y 25 eran muy leves, mientras que en el subtítulo 29 se observaba una baja más notoria. Aclaró, sin embargo, que dicha reducción se debía a que en el ejercicio anterior se había contado con recursos extraordinarios, los cuales fueron plenamente invertidos y ejecutados durante ese período.

Respecto de las iniciativas de inversión, indicó que estas mostraban una disminución del 48%, pero precisó que esa cifra debía interpretarse junto con el Programa 22, que concentraba parte importante de los recursos transferidos desde el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, por lo que el balance consolidado resultaba equilibrado.

Detalló que el presupuesto total de la Dirección de Arquitectura ascendía a 30.479 millones de pesos, compuesto por 23.907 millones de presupuesto regular y 6.572 millones provenientes del Plan Buen Vivir, transferidos desde la Dirección General de Obras Públicas.

Indicó que, dada la naturaleza de la Dirección, que ejecuta numerosos proyectos mandatados por otros servicios, no todas las regiones aparecían con igual nivel de representación en la distribución presupuestaria. No obstante, destacó especialmente la presencia de proyectos relevantes en las regiones de Valparaíso y La Araucanía, además de algunas iniciativas en la Región Metropolitana.

Señaló que, al analizar la evolución histórica del presupuesto, se registraba una baja significativa, aunque al considerar conjuntamente los Programas 02 y 22, el presupuesto total se mantenía prácticamente estable, pasando de 57.000 millones en 2025 a 50.000 millones en 2026.

Finalmente, mencionó los principales comienzos de obra programados, destacando la conservación del complejo fronterizo Chacalluta, que se encontraba en ejecución para el año 2026; la reposición

del Centro de Rehabilitación Teletón de Valparaíso, cuya adjudicación estaba próxima a concretarse tras un proceso anterior fallido; y el Parque Santiago Bueras, en la Región Metropolitana, que formaba parte del eje Baquedano y cuya ejecución se esperaba iniciar hacia fines del año en curso.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, formuló una observación orientada a precisar el alcance presupuestario de la Dirección de Arquitectura. Señaló que sería importante aclarar, para la ciudadanía, que dicha dirección administra proyectos cuyos recursos no necesariamente se reflejan en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, sino que corresponden a partidas de otros ministerios o servicios mandantes.

Puso como ejemplo el Hospital de Licantén, mencionado en la documentación, explicando que su presupuesto debía figurar en la partida del Ministerio de Salud, dado que la Dirección de Arquitectura solo actúa como entidad ejecutora o administradora del proyecto, en representación de esa cartera.

El Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia, confirmó la observación formulada por el Presidente de la Subcomisión Mixta, precisando que el monto consignado en el Programa 02 solo reflejaba los recursos sectoriales propios del Ministerio de Obras Públicas, mientras que la ejecución real de la Dirección de Arquitectura era considerablemente mayor, al incorporar los proyectos mandatados por otras carteras, cuyos presupuestos se encontraban registrados en las respectivas partidas de origen.

Retomó su presentación agregando que, entre los principales hitos y desafíos para el año siguiente, se contemplaba dar continuidad al edificio institucional del MOP en la Región de Atacama, proyecto que no había podido iniciarse debido a un término anticipado del contrato anterior.

Asimismo, destacó otras iniciativas relevantes en el ámbito de la infraestructura pública local, mencionando la escuela de Mollulco, actualmente en ejecución por más de 13.000 millones de pesos, y la continuación del Liceo José de la Cruz, que se encontraba en proceso de adjudicación.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, dio por concluida la presentación de la Dirección de Arquitectura y felicitó el trabajo realizado por la institución, destacando la complejidad de las obras que administra y reconociendo que muchos de sus proyectos dependen financieramente de otras carteras ministeriales. Indicó que, por esa razón, la ejecución de los recursos podía aparecer distribuida en distintas partidas presupuestarias, y ofreció la palabra a los parlamentarios presentes para formular consultas.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino señalando que, más allá del carácter mandatado de los proyectos, llamaba la atención la caída significativa en las iniciativas de inversión, por lo que solicitó conocer el contexto y las razones de dicha disminución.

Recordó que el año anterior la Dirección de Arquitectura había presentado algunos proyectos sin código BIP, aunque entendía que esa situación se encontraba corregida o en proceso de regularización. No obstante, advirtió que persistían dudas respecto de las iniciativas traspasadas por mandato del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, las cuales sumaban 19.612 millones de pesos bajo los programas de Edificación Patrimonial e Infraestructura Cultural.

Solicitó, por tanto, que se especificaran los proyectos asociados a dichos fondos, ya que —a diferencia del año anterior, en que venían individualizados— en la documentación actual solo se presentaban montos globales, sin identificación detallada de las obras que se ejecutarían con ese financiamiento.

El **Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia**, señaló que las preguntas planteadas por el Honorable Senador señor Sandoval estaban estrechamente vinculadas, ya que la disminución en las iniciativas de inversión se explicaba principalmente por los mandatos provenientes del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, los cuales correspondían al Programa 22, que abordaría a continuación.

Reconoció que el año anterior habían existido dos iniciativas con problemas de identificación, una correspondiente a la Universidad de Chile, que ya no figuraba en el presupuesto, y otra relacionada con el cementerio, que se encontraba regularizada y en proceso de adjudicación.

Al ser consultado nuevamente, precisó que el Programa 22 —relativo a los mandatos del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio— era ejecutado a través de la Dirección de Arquitectura, aunque las transferencias se contabilizaban de forma consolidada en la otra cartera, razón por la cual no aparecían reflejadas dentro del presupuesto propio de la Dirección.

El **Honorable Senador señor Sandoval** insistió en que sería necesario contar con el listado de los proyectos asociados a los 19.612 millones de pesos correspondientes a los programas de Edificación Patrimonial e Infraestructura Cultural, indicando que ambos debían detallar las obras a ejecutar durante 2026.

A su vez, el **Honorable Diputado señor Sauerbaum** complementó la inquietud solicitando precisar los proyectos incluidos en el



subtítulo 33, que ascendía a 4.124 millones de pesos del Fondo de Infraestructura, cuya ejecución también estaba bajo responsabilidad de la Dirección de Arquitectura.

El **Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia**, precisó que, dentro del Programa 22, correspondiente a los mandatos del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, se contemplaban principales proyectos en las áreas de infraestructura cultural y edificación patrimonial.

Indicó que en el componente de infraestructura cultural se incluía el Centro Cultural Gabriela Mistral (GAM), etapa 2, al cual se destinaban 11.000 millones de pesos provenientes de la Fiscalía del Ministerio de las Culturas y las Artes.

Agregó que, en materia de edificación patrimonial, se encontraban proyectos como el Parque Bueras, el Cementerio, y el Palacio de La Moneda, este último con 4.000 millones de pesos programados para el ejercicio 2026, destinados a la ejecución de obras bajo contrato.

Señaló que esos proyectos concentraban la mayor parte de los recursos del programa, los cuales serían transferidos desde el Ministerio de las Culturas hacia la Dirección de Arquitectura para su ejecución durante el año presupuestario.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó aclarar el mecanismo presupuestario mediante el cual operaban los recursos del Programa 22, preguntando expresamente si estos funcionaban como transferencias desde el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio hacia la Dirección de Arquitectura.

Planteó que, aun tratándose de transferencias, los proyectos deberían figurar identificados individualmente, ya que, al aprobar el presupuesto de la Dirección de Arquitectura, la comisión estaba autorizando también los recursos que serían traspasados a terceros.

Señaló que, en la práctica, la presentación incluía montos asignados sin detallar las iniciativas específicas que se financiarían con ellos, lo que dificultaba comprender en qué proyectos concretos se aplicaría el gasto.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera**, intervino para aclarar la estructura presupuestaria de la Dirección de Arquitectura, explicando que el servicio administra tres fuentes principales de recursos.

En primer lugar, señaló que existe un presupuesto regular, correspondiente al subtítulo 31, que es relativamente pequeño, dado que la mayor parte de las operaciones de la Dirección se ejecuta mediante mandatos de otros organismos del Estado.

En segundo término, indicó que otra parte del presupuesto proviene de transferencias del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, y una fracción adicional corresponde a transferencias de la Subsecretaría de las Artes y el Patrimonio.

Precisó que esas transferencias son consolidadas en el subtítulo 31, lo que significa que los recursos se registran en el presupuesto de la Dirección de Arquitectura, pero luego ésta rinde cuentas al Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio respecto del uso y ejecución del gasto.

Añadió que esta modalidad explicaba el cambio en la estructura presupuestaria del año en curso, ya que anteriormente todos los recursos se encontraban unificados en un solo programa, mientras que ahora se habían separado en dos: uno correspondiente al presupuesto regular y otro destinado a las transferencias del Ministerio de las Culturas hacia la Dirección de Arquitectura, con el propósito de ordenar la ejecución financiera.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, consultó si los recursos transferidos desde el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio a la Dirección de Arquitectura se veían también reflejados en el presupuesto de esa cartera.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera**, explicó que efectivamente los recursos aparecen reflejados en ambos presupuestos, dado que la Dirección de Arquitectura actúa como un “espejo”. Detalló que el Ministerio de las Culturas realiza la transferencia a través del subtítulo 33, y que dichos fondos ingresan al subtítulo 31 del presupuesto de la Dirección de Arquitectura.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, preguntó si, en consecuencia, los recursos transferidos se contabilizaban tanto en el presupuesto del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio como en el de la Dirección de Arquitectura.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera**, confirmó que así era, explicando que las transferencias de capital consolidables operan bajo ese principio dual. Indicó que dichas transferencias se formalizan mediante una resolución sometida a toma de razón por la Contraloría General de la República, y que, una vez aprobadas, los recursos ingresan al subtítulo 31 del presupuesto de la Dirección de Arquitectura, permitiendo su ejecución.

Añadió que, tras utilizar los fondos, la Dirección debe rendir cuentas al Ministerio de las Culturas siguiendo las instrucciones establecidas por la Contraloría.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó si el proyecto de restauración del Palacio de La Moneda contaba actualmente con código BIP, recordando que en el ejercicio anterior no figuraba identificado de esa forma.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera**, confirmó que el proyecto ya disponía de código BIP, y aclaró que la iniciativa que había estado sin identificación el año anterior correspondía al memorial del Cementerio Nacional, el cual se encontraba entonces en proceso de obtención del registro y logró su aprobación rápidamente para la conservación respectiva.

El **Honorable Senador señor Sandoval** señaló que comprendía la dinámica contable de las transferencias consolidadas, aclarando que, aunque los recursos aparecían reflejados tanto en el presupuesto del Ministerio de las Culturas como en el de la Dirección de Arquitectura, ello no implicaba una duplicación efectiva de fondos, puesto que las partidas se rebajaban contablemente para mantener la coherencia presupuestaria.

Indicó que lo único que la comisión requería era recibir la nómina de las iniciativas que efectivamente se ejecutarían en el marco de los dos programas de mandato —Edificación Patrimonial e Infraestructura Cultural—, especificando cuáles obras estaban contempladas en cada uno de ellos. Señaló que, con esa información, bastaría para dar claridad y seguimiento a las inversiones programadas bajo dichos componentes.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera**, respondió que las planillas de respaldo con el detalle de los proyectos ya estaban disponibles y que serían entregadas a la Subcomisión. Aclaró que no se trataba de un número elevado de iniciativas, pues la mayoría correspondía a proyectos en condición de arrastre.

El **Honorable Senador señor Sandoval** propuso que la Subcomisión dejara la votación pendiente hasta la recepción de esa información, indicando que, como existía otra sesión programada, el asunto podría someterse a aprobación en esa instancia, una vez recibido el detalle de los proyectos comprometidos.

Luego, teniendo a la vista un documento con cierto desglose de las iniciativas, expresó sus dudas respecto de la forma en que el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio estaba reasignando su presupuesto, recordando que el año anterior esa cartera había sido una de

las que experimentó el mayor incremento porcentual en recursos, lo cual había generado amplio debate y cuestionamientos. Señaló que, pese a ello, en el presente ejercicio se advertía una situación similar, con altos montos distribuidos en distintos ámbitos de ejecución, lo que, a su juicio, dificultaba el seguimiento y la transparencia del gasto.

Indicó que esa dispersión de asignaciones —particularmente al involucrar mandatos a la Dirección de Arquitectura del MOP— podía generar confusión sobre la trazabilidad de los fondos, motivo por el cual insistió en la necesidad de contar con una identificación consolidada de todas las iniciativas financiadas con cargo al presupuesto cultural.

Como ejemplo, mencionó proyectos incluidos el año anterior, tales como el cierre perimetral del Sitio de Memoria Hornos de Lonquén, identificado como proyecto nuevo, y la conservación del memorial del Cementerio General, clasificada como proyecto de arrastre por 1.968 millones de pesos. Solicitó conocer el grado de ejecución de este último y qué parte de los recursos asignados ya se había devengado, planteando que toda esa información debía integrarse en un consolidado general de las inversiones del sector cultural, a fin de contar con una visión completa.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, consultó por la ubicación presupuestaria de los recursos correspondientes al ejercicio en curso. Solicitó confirmar si esas asignaciones estaban cargadas al presupuesto de la Dirección de Arquitectura o si se contabilizaban directamente en el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

La **Jefa de la División de Planificación de la Dirección de Arquitectura, señora Beatriz Barrera,** explicó que los recursos a los que hacía referencia el Presidente correspondían a fondos asociados al Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, los cuales se encontraban registrados este año como una transferencia consolidada, sin distinción por programas.

Añadió que, precisamente por esa razón, para el presupuesto del año siguiente se optó por separarlos en programas distintos, con el fin de ordenar y transparentar la estructura presupuestaria.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, planteó una duda técnica respecto de la situación presupuestaria del proyecto “Conservación Memorial Detenidos Desaparecidos y Ejecutados Políticos, Cementerio General”, recordando que no contaba con ficha BIP al momento de la discusión anterior y que, por tanto, no había sido aprobado dentro del presupuesto de Arquitectura. Señaló que el proyecto aparecía ahora como arrastre bajo la Dirección de Arquitectura, pese a que originalmente se había cargado una pequeña asignación al Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, y manifestó

su inquietud sobre cómo se había producido ese traspaso contable, aclarando que su observación no era sobre el fondo del proyecto, sino sobre la técnica presupuestaria aplicada.

El **Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia**, confirmó que el proyecto efectivamente había presentado problemas con la ficha.

Luego, el **Honorable Senador señor Sandoval** intervino para precisar que las dudas no decían relación con el mérito de la iniciativa, sino exclusivamente con la forma en que el Ministerio de las Culturas estaba gestionando los recursos aprobados. Subrayó que su observación apuntaba a la administración presupuestaria y no a la labor de la Dirección de Arquitectura.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** expresó su preocupación por el aumento del 11,28% en la partida presupuestaria del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, equivalente a 55.660 millones de pesos, señalando que dicho incremento generaba aprensiones sobre la forma en que se distribuían esos recursos.

Explicó que el problema radicaba en la falta de claridad respecto a la asignación y ejecución del presupuesto, dado que el Congreso aprueba fondos pensando en una partida específica, pero luego parte de esos recursos se redistribuye a otros servicios, como la Dirección de Arquitectura, lo que a su juicio genera confusión y dificulta la trazabilidad presupuestaria.

Añadió que, aunque comprendía el funcionamiento del mecanismo tras la explicación entregada, solicitó confirmar con precisión el estado de dos proyectos: el de "Conservación Memorial Nacional de Detenidos Desaparecidos y Ejecutados Políticos, Cementerio General", y el de Vicuña Mackenna 20.

El **Director Nacional (S) de Arquitectura, señor Martín Urrutia**, respondió indicando que el proyecto de Vicuña Mackenna 20 ya había salido del presupuesto de la Dirección de Arquitectura.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, propuso dejar pendientes de votación los programas correspondientes a la Dirección de Arquitectura, para una próxima sesión de Subcomisión.

- - -

En sesión del 15 de octubre y al iniciar su [presentación](#), la **Directora Nacional de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, explicó que el



presupuesto de la dirección se estructuraba sobre la base de dos programas: el 02, correspondiente al presupuesto regular, y el 22, relativo a los mandatos del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. Señaló que el primero representaba el funcionamiento habitual del servicio, mientras que el segundo reflejaba las transferencias consolidadas provenientes de Cultura, identificadas en el presupuesto bajo el subtítulo 31.

Indicó que esta modalidad respondía a un proceso de reordenamiento presupuestario, que buscaba separar con mayor claridad los proyectos culturales ejecutados por la Dirección de Arquitectura, dado que durante años el servicio había desarrollado múltiples obras en esa materia. Explicó que desde la creación del Ministerio de las Culturas se había trabajado en identificar e integrar esos proyectos dentro del sector respectivo, y que desde el año 2025 comenzaron a incorporarse formalmente bajo la figura de transferencias consolidadas, con el objetivo de dotar al sistema de mayor orden y control, además de una mejor visualización de las iniciativas culturales dentro del presupuesto 2026.

Precisó que el presupuesto regular mostraba un incremento del 1,2%, mientras que los recursos asociados a Cultura presentaban una leve disminución, lo que, en conjunto, mantenía prácticamente inalterado el marco global de la Dirección. Añadió que el presupuesto regular comprendía principalmente proyectos del Ministerio de Obras Públicas, tales como el edificio institucional en la Región de Atacama y el estudio de prefactibilidad del edificio ministerial en Ñuble, además de obras de seguridad y recintos públicos como pasos fronterizos y el proyecto de la Teletón en Valparaíso.

Explicó que las iniciativas de inversión del presupuesto regular alcanzaban 30.479 millones de pesos, distribuidas en áreas como Deportes y Recreación, Educación, Cultura, Edificios Gubernamentales, Espacios Públicos y Seguridad, con presencia en casi todas las regiones del país. Entre los proyectos destacados mencionó la conservación del complejo fronterizo de Chacalluta, la reposición del Centro de Rehabilitación Teletón de Valparaíso, y el mejoramiento del Parque Santiago Bueras en la Región Metropolitana, obras que se encontraban en distintas etapas de ejecución o reevaluación técnica.

Asimismo, subrayó que los principales desafíos para el año 2026 incluían la continuidad de la ampliación del edificio del MOP en Atacama, la reposición del Liceo José de la Cruz Miranda en Cañete y la Escuela G-512 Mollulco de Temuco.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, observó que el principal aspecto que generaba complejidad en la discusión era el mandato proveniente del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, más allá de la naturaleza específica de

los proyectos. Solicitó que se explicara con precisión el modo en que operaba dicho mecanismo dentro del presupuesto.

La **Directora Nacional de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, explicó que desde el punto de vista operativo la transferencia aparecía presupuestariamente en la Dirección bajo el subtítulo 31, mientras que en Cultura figuraba bajo el subtítulo 33. Señaló que se trataba de una transferencia de capital que el Ministerio de las Culturas efectuaba hacia la Dirección de Arquitectura, ingresando en el presupuesto de esta última como recursos de capital.

El **Presidente** consultó entonces si los recursos que aparecían reflejados en el presupuesto de la Dirección —y que figuraban como propios— también aparecían en el presupuesto de Cultura.

La **Directora** confirmó que así era. Ante ello, el **Presidente** planteó la inquietud de cómo podían registrarse en ambos lugares simultáneamente, a lo que la Directora respondió que, contablemente, el Ministerio los registraba en el subtítulo 33, mientras que la Dirección los reflejaba en el 31, con la finalidad de ejecutar las obras.

El **Presidente** advirtió que, de ser así, podría producirse una duplicidad contable, pues si los montos figuraban tanto en el Ministerio de las Culturas como en el Ministerio de Obras Públicas, se corría el riesgo de contabilizar dos veces el mismo gasto dentro del presupuesto nacional. Sostuvo que, en la práctica, esos recursos se ejecutaban en la Dirección de Arquitectura, por lo que no debían contabilizarse nuevamente en Cultura. Agregó que, si el monto se reflejaba como presupuesto de Cultura pero era transferido a Arquitectura para su ejecución, se generaba una aparente disminución artificial del presupuesto de Cultura mediante transferencias, lo que calificó como una contradicción evidente que debía aclararse.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez**, precisó que los proyectos correspondían efectivamente al ámbito del Ministerio de las Culturas, siendo la Dirección de Arquitectura su brazo ejecutor. Explicó que este modelo era habitual en el sector público, ya que la Dirección contaba con el mandato legal para ejecutar inversiones en infraestructura pública.

Detalló que Cultura solicitaba los recursos y los incorporaba a su presupuesto con el correspondiente aporte fiscal, y posteriormente, para hacerlos operativos, se realizaba una transferencia consolidable a la Dirección de Arquitectura. Añadió que, conforme a los criterios contables del Manual del Fondo Monetario Internacional, el gasto se registraba siempre en la institución ejecutora, en este caso la Dirección de Arquitectura, de modo que no se sumaban los presupuestos de ambas entidades.

Concluyó señalando que, aunque los recursos se cargaban al ejecutor, el control y priorización de los proyectos seguía correspondiendo al Ministerio de las Culturas, que podía incluso modificar la nómina de iniciativas en ejercicios posteriores, mientras que la Dirección de Arquitectura actuaba únicamente como ente técnico ejecutor.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, planteó que, en su opinión, el mecanismo de registro presupuestario del mandato entre el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio y la Dirección de Arquitectura presentaba inconsistencias. Señaló que, en otros casos similares —como los hospitales que la Dirección de Arquitectura construía por encargo del Ministerio de Salud—, el presupuesto no se reflejaba en el Ministerio de Obras Públicas, sino que permanecía contabilizado íntegramente en el presupuesto del sector salud. Explicó que, en esos casos, el Ministerio de Obras Públicas actuaba como ejecutor técnico, pero sin registrar los recursos como propios.

Precisó que, en cambio, en el caso del Ministerio de las Culturas, los recursos aparecían anotados también en el presupuesto del MOP, específicamente en la Dirección de Arquitectura, lo que implicaba que un mismo monto figuraba en dos lugares: como fondos de Cultura y como ingresos del MOP. A su juicio, ello generaba una doble contabilización, puesto que el presupuesto de Cultura mostraba esos recursos como parte de su disponibilidad anual, y a la vez aparecían en el MOP como transferencias o ingresos.

El Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez, aclaró que efectivamente dichos recursos podían visualizarse desde ambas carteras. Señaló que, mientras Cultura presentaba en su presupuesto un cuadro con las transferencias a la Dirección de Arquitectura, existían también mecanismos extra presupuestarios a través de los cuales se canalizaban convenios y mandatos entre instituciones. Explicó que esos fondos eran fiscalizados por la Contraloría General de la República y rendidos formalmente, pero no siempre figuraban de manera visible en el presupuesto, ya que se registraban en cuentas especiales.

El **Presidente** ejemplificó con los convenios celebrados entre el MOP y los gobiernos regionales, señalando que en esos casos los recursos permanecían presupuestariamente en los gobiernos regionales y no se reflejaban en las cuentas del Ministerio, pese a que luego se transferían para ejecución. Observó que ese mismo principio debía aplicarse al caso de Cultura: si los fondos provenían de su presupuesto, debían mantenerse allí, y no contabilizarse nuevamente en Arquitectura.

El **señor Martínez** reconoció que existían ambas modalidades —presupuestaria y extra presupuestaria— y que su aplicación dependía de la

definición de la cartera de proyectos. Indicó que, en el caso de los gobiernos regionales, las operaciones eran generalmente extra presupuestarias, precisamente porque los proyectos no estaban determinados al momento de la elaboración del presupuesto.

El **Presidente** insistió en que, desde el punto de vista práctico y contable, resultaba incoherente que los recursos se contabilizaran en el presupuesto del MOP. Explicó que, al revisar las cifras globales, los montos transferidos por Cultura no parecían estar cargados en su propio presupuesto, lo que, en la práctica, implicaba una reducción artificial del presupuesto de Cultura y un incremento aparente en el de Arquitectura.

Aclaró que no estaba en cuestión la pertinencia de los proyectos —incluidos aquellos vinculados a derechos humanos o al patrimonio—, sino el modo en que los recursos eran asignados y contabilizados. Subrayó que la Subcomisión Mixta de Presupuestos, en su carácter de comisión de Hacienda, debía velar no solo por la adecuación de los recursos a las necesidades de cada ministerio, sino también por la corrección y transparencia de las asignaciones y registros contables.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez**, aclaró que los recursos transferidos desde el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio a la Dirección de Arquitectura se encontraban debidamente registrados en la ley de presupuestos 2026. Indicó que dichos fondos figuraban en la partida 29, capítulo 01, programa 01 correspondiente a la Subsecretaría de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, bajo el subtítulo 33, ítem 02, identificado como transferencia consolidable, asignación 012, Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura, por un monto de 11.344 millones de pesos, al que se añadían otros recursos asociados al patrimonio cultural.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, replicó que comprendía la explicación, pero que el punto en cuestión era de carácter contable. Señaló que esos 11.000 millones de pesos se encontraban contabilizados como parte del presupuesto de Cultura —donde aparecían como recursos disponibles para el año— y que, posteriormente, al ser transferidos, volvían a contabilizarse como ingresos dentro del presupuesto de la Dirección de Arquitectura, por lo que el mismo monto terminaba reflejado dos veces dentro de las cifras globales.

La **Directora Nacional de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, comentó que la confusión provenía de la comparación con los mandatos que la dirección mantiene con los gobiernos regionales. Explicó que, en esos casos, los pagos los realizan directamente los gobiernos regionales y la Dirección de Arquitectura únicamente envía los estados de pago, sin registrar los recursos en su presupuesto. En cambio, en el mandato con el Ministerio

de las Culturas, la situación era distinta, ya que la Dirección registraba y ejecutaba el gasto directamente, lo que implicaba que los recursos efectivamente quedaban incorporados en su presupuesto.

El **Presidente** insistió en que, precisamente por esa razón, los recursos figuraban presupuestariamente en la Dirección, lo que no ocurría en el caso de los gobiernos regionales.

La **Directora** explicó que la diferencia obedecía a una cuestión operativa. Señaló que mantener los recursos incorporados en el presupuesto de la Dirección permitía una mayor agilidad en la gestión administrativa, ya que, al disponer de los fondos en su propio marco presupuestario, podía licitar las obras de manera más expedita, incluso mientras los decretos de transferencia estaban en trámite de toma de razón por la Contraloría General de la República. Añadió que, cuando los recursos no estaban en su presupuesto, debía realizar convenios de mandato, lo que hacía más lento el proceso de ejecución. Por esa razón —concluyó— se optaba por esta modalidad en los mandatos provenientes del Ministerio de las Culturas.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, planteó un ejemplo práctico para ilustrar su observación. Señaló que, si se consideraba un monto determinado, ese dinero figuraba en el presupuesto del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, pero también aparecía reflejado en el de la Dirección de Arquitectura. Explicó que la dificultad no radicaba en el hecho de que los recursos fueran transferidos, sino en que ambos ministerios los registraban como propios dentro de sus respectivos presupuestos.

Precisó que, desde un punto de vista contable, la transferencia en sí era comprensible y habitual, pero lo que resultaba cuestionable era que el mismo monto apareciera duplicado en los estados presupuestarios: una vez como parte del presupuesto de Cultura y otra como parte del de Arquitectura. Manifestó que no lograba entender cómo se producía tal registro paralelo, insistiendo en que la suma aparecía como presupuesto de Cultura y, simultáneamente, como presupuesto de Arquitectura.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez**, respondió que sin la incorporación de esos recursos al presupuesto de la Dirección de Arquitectura, esta no podría licitar ni adjudicar las obras mandatadas.

El **Presidente** replicó que comprendía esa necesidad operativa, pero que su observación apuntaba a un aspecto contable previo. Explicó que, en su opinión, los fondos debían contabilizarse solo en el presupuesto de Cultura, desde donde se haría el traspaso, sin que el monto se reflejara nuevamente en el presupuesto del MOP.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino señalando que la confusión surgía porque anteriormente no existía la figura del mandato de transferencia consolidado, mecanismo que ahora se utilizaba para canalizar los recursos entre el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio y la Dirección de Arquitectura. Explicó que antes las transferencias se efectuaban de manera directa, al modo de los convenios celebrados con los gobiernos regionales, pero que con la creación de este nuevo instrumento presupuestario se había establecido un procedimiento distinto.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó a la directora que complementara la explicación, advirtiendo que el asunto sería llevado a la discusión en la Comisión Mixta, dado que persistían dudas relevantes sobre el tratamiento contable de los recursos.

La **Directora Nacional de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, reconoció que la observación del diputado era correcta y explicó que en el presupuesto 2025 las transferencias desde el Ministerio de las Culturas aparecían registradas como transferencias de capital, con la glosa "Subsecretaría del Patrimonio y Cultura". Señaló que para el año 2026 se había optado por crear un nuevo programa presupuestario con el fin de mejorar el monitoreo de los recursos provenientes de Cultura. Indicó que, aunque el programa era nuevo, el mecanismo operativo seguía siendo el mismo: las transferencias seguían figurando en el subtítulo 33 del Ministerio de las Culturas y en el 31 de la Dirección de Arquitectura.

Aclaró que las denominadas transferencias consolidadas correspondían esencialmente a la misma fórmula que se venía aplicando, y que el cambio era más bien de estructura presupuestaria que de fondo, pues se trataba de una agrupación destinada a transparentar los mandatos y facilitar su seguimiento. Añadió que la mayor parte de las iniciativas incluidas eran de continuidad, aunque también se incorporaban algunos proyectos nuevos.

El **Presidente** concluyó que el punto seguiría siendo materia de análisis, ya que persistían discrepancias respecto de la contabilización simultánea de los recursos en ambos ministerios. Señaló que, aunque comprendía la lógica de las transferencias y mandatos, desde una perspectiva contable seguía resultando incongruente que una misma partida presupuestaria apareciera registrada en dos ministerios distintos. Por ello, propuso dejar el tema pendiente para su revisión en la Comisión Mixta.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez**, intervino señalando que, en definitiva, los recursos se contabilizaban en un solo lugar: en la

institución ejecutora. Indicó que, no obstante, comprendía la inquietud planteada y que podían profundizar en la explicación técnica más adelante.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, replicó que su observación no apuntaba al procedimiento operativo, sino a la lógica contable que se aplicaba al aprobar el presupuesto. Explicó que, al aprobar el presupuesto del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, se estaban aprobando determinados recursos para esa cartera, y que, al aprobar el presupuesto de la Dirección de Arquitectura, se aprobaban nuevamente esos mismos recursos como parte de su marco presupuestario.

El **señor Claudio Martínez** precisó entonces que la diferencia radicaba en la forma en que se imputaba el gasto. Explicó que, en caso de que durante la tramitación presupuestaria se resolviera aplicar una rebaja general a los gastos de las carteras, el ajuste se realizaría en el Ministerio de las Culturas, no en la Dirección de Arquitectura, porque en esta última los recursos aparecían como ingresos derivados de una transferencia.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, señaló que, aun cuando se entendía la explicación entregada, en la práctica si se reducía el presupuesto del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio en los 11.000 millones de pesos correspondientes a las transferencias, esa rebaja afectaría de manera inmediata al presupuesto de la Dirección de Arquitectura, puesto que ambos montos estaban vinculados. Explicó que, en consecuencia, la disminución se reflejaría en los dos ministerios simultáneamente, lo que constituía precisamente el punto de fondo de su observación.

Añadió que, dado que no existían más elementos nuevos sobre el tema, proponía dejar la discusión **pendiente** para su revisión posterior en la Comisión Mixta.

La **Directora Nacional de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, intervino para precisar que, más allá de la forma contable, lo importante era que se trataba de una misma nómina de proyectos, sin duplicidad de iniciativas. Aclaró que los montos reflejaban el mismo conjunto de obras y que no existían programas paralelos o proyectos repetidos entre ambas carteras.

El Honorable Diputado señor Tapia manifestó que la inquietud planteada por el Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, era plenamente atendible. Señaló que la observación tenía especial relevancia considerando que posteriormente el presupuesto debía ser votado en Sala, instancia en la que los parlamentarios podrían advertir que los mismos recursos aparecían reflejados en dos partidas distintas.

Sostuvo que, por esa razón, resultaba indispensable que la información fuera aclarada en detalle antes de la votación, de modo que no quedaran dudas respecto de la forma en que se registraban y ejecutaban los fondos. Agregó que el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas experimentaba una disminución significativa, y que, en ese contexto, era fundamental evitar cualquier margen de ambigüedad que pudiera generar interpretaciones erróneas o cuestionamientos durante su discusión plenaria.

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 02, se acordó - por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Diputados señores Sauerbaum, Sepúlveda y Tapia - dejarlo pendiente para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

- - -

Programa 03 Dirección de Obras Hidráulicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 227.748.133, lo que implica una variación total de -35,2%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, anunció el inicio del análisis correspondiente a la Dirección de Obras Hidráulicas. Solicitó una exposición breve, señalando que, si bien contaban con los listados de proyectos, resultaba fundamental conocer cómo el presupuesto afectaba las necesidades del sector.

Destacó la especial sensibilidad del tema, subrayando que, a diferencia de un camino de tierra que puede esperar su pavimentación, la falta de suministro de agua potable en sectores rurales constituía una situación completamente distinta. Indicó que el agua era un servicio básico y que era necesario examinar con detalle cómo el presupuesto podía incidir en las iniciativas de inversión pendientes en las regiones, particularmente en las zonas rurales.

A continuación, la **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, inició su [presentación](#) adelantando que se revisarían tres partidas: la correspondiente a la Dirección de Obras Hidráulicas, la de Servicios Sanitarios Rurales y la de Administración de Infraestructura. Antes de iniciar su exposición, solicitó autorización para mostrar un breve video de tres minutos destinado a ilustrar los servicios de infraestructura hidráulica que el organismo proveía para optimizar el aprovechamiento del recurso hídrico y proteger a las personas en el territorio.

Explicó que el video presentado tenía por objeto mostrar los compromisos asumidos por la Dirección de Obras Hidráulicas en la gestión 2022-2025, los cuales estarían cumplidos al término del presente año.

Informó que, respecto de la ejecución presupuestaria, a septiembre se registraba un 54% de avance en la partida correspondiente a la Dirección de Obras Hidráulicas y un 52% en la de Servicios Sanitarios Rurales, cifras que consideró normales para el desarrollo de las actividades del servicio, ya que algunas no podían iniciarse antes por razones climáticas. Agregó que el año anterior la ejecución había sido ligeramente superior en ambas partidas, debido principalmente a emergencias y a la realización de tratos directos.

Al referirse al cuadro presupuestario, señaló que la rebaja del presupuesto se concentraba en el subtítulo 29, vinculado a equipos y programas informáticos, así como en el servicio de la deuda, cuyos pagos eran efectuados por el Ministerio de Hacienda y que ya no figuraban en su presupuesto. Indicó además que un 38,3% de la disminución correspondía a iniciativas de inversión.

Precisó que, en cuanto a la cartera proyectada para 2026, esta contemplaba un 25% de proyectos nuevos en la Dirección de Obras Hidráulicas y un 12% en Servicios Sanitarios Rurales, sumando en total 553 proyectos. Explicó que se había desarrollado una planificación estratégica con el propósito de no afectar la ejecución de dichas iniciativas.

Indicó también que, al cierre de la presentación del presupuesto, aún no se contaba con todas las admisibilidades ni con las resoluciones satisfactorias (RS) de los proyectos. Mencionó como ejemplos algunos casos específicos: el sistema de riego Canal Maqui, que obtuvo su RS el 29 de septiembre; la conservación de la red primera de aguas lluvias, en la Región de Aysén, el 1 de octubre; y la conservación global de cauces naturales en la Región de Los Lagos, también el 1 de octubre. Añadió que se encontraban trabajando junto al Ministerio de Desarrollo Social en la construcción del sistema de drenaje etapa 2, Canal Santa Marta, en Maipú, así como en la construcción del sistema de regadío del embalse Nueva La Punilla, en la Región de Ñuble, cuyo objetivo era completar las actividades pendientes de la resolución de calificación ambiental para traspasar definitivamente la obra desde la Dirección General de Concesiones a la Dirección de Obras Hidráulicas.

Señaló además que continuaban gestionando la obtención del RS para el proyecto de mejoramiento de la defensa fluvial del Estero Guaiquillo, compromiso que se desarrollaría durante 2026, y que se encontraba en proceso la nueva etapa del canal Caupolicán-Bannen, en Lota.

Recordó que en 2024 algunos proyectos también habían sufrido retrasos en la obtención de sus RS, entre ellos el Parque Llau Llau, en la Región de Magallanes, diseñado como parque inundable, y el Embalse Zapallar, actualmente en licitación, cuya apertura de oferta económica estaba prevista para los días próximos, en la Región de Ñuble.

Prosiguió refiriéndose a las iniciativas de inversión desglosadas por región. Explicó que algunas cifras podían parecer particularmente relevantes dependiendo de la zona. En el caso de la Región de Antofagasta, indicó que las inversiones estaban asociadas a obras de control aluvional, al igual que en Atacama. En la Región Metropolitana, los proyectos principales correspondían al canal Santa Marta y al parque inundable Víctor Jara. En la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, los recursos estaban destinados al manejo de cauces; en Ñuble, al embalse Zapallar; y en Magallanes, la cifra era más alta que en ejercicios anteriores debido al desarrollo del parque inundable Llau Llau-Chorrillo Magdalena.

Expuso que para el año 2026 se contemplaba un embalse en obra, cuatro estudios de plan de embalse, diez rehabilitaciones dentro del programa de tranques y canales —con el que ya se habían recuperado más de 71.000 hectáreas y beneficiado a 66.000 agricultores y agricultoras—, y una cartera total de 49 obras. A ello se sumaban siete obras de control aluvional y doce de evacuación y drenaje urbano. Señaló que el informe incluía además un mapa de Chile con la localización de las principales obras de la Dirección de Obras Hidráulicas.

Posteriormente, abordó la partida correspondiente a la Administración de Infraestructura. Recordó que en 2025 el presupuesto había sido de 12.252 millones de pesos, mientras que para el nuevo ejercicio se estimaban 11.635 millones, lo que representaba una disminución cercana al 5%, aunque sin afectar la gestión. Precisoó que se mantenían 24 obras de infraestructura: veinte de riego, tres de aguas lluvias y una de manejo de cauces. Indicó que las obras vinculadas al control de aguas lluvias se habían ido incorporando gradualmente y mencionó, entre ellas, el parque inundable Víctor Jara y el sistema de telecontrol del parque La Familia, bajo la tuición de la Dirección de Obras Hidráulicas.

En relación con la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, explicó que la disminución presupuestaria se observaba en la partida 24, correspondiente a transferencias corrientes, que incluía capacitaciones y talleres destinados a operadores y directivos de los comités. Añadió que, aunque se reducirían las horas de capacitación, se procuraría mantener el número de beneficiarios.

Respecto de las iniciativas de inversión, informó que la disminución alcanzaba un 14,6%, equivalente a 49.000 millones de pesos, lo que se traduciría en una reducción global del 13,8% en el presupuesto de la

subdirección. Indicó que existía un catastro de 665 localidades comprendidas en el plan de sistemas semiconcentrados y que actualmente solo un 56% contaba con servicios sanitarios rurales, lo que evidenciaba una brecha aún considerable.

Destacó que el gobierno había comprometido, desde 2022, la creación de 25 nuevos servicios sanitarios rurales por año, considerando un total de 2.446 sistemas que requerían mantención, conservación o ampliación. Explicó que esta necesidad elevaba significativamente el número de proyectos, razón por la cual la Dirección de Obras Hidráulicas mantenía una cartera amplia. Señaló que los servicios sanitarios rurales alcanzaban a 759.000 arranques y beneficiaban a más de 2.300.000 habitantes en todo el país.

Aclaró que la disminución presupuestaria no afectaba proyectos en ejecución, sino que se vinculaba principalmente a iniciativas nuevas, estudios de búsqueda de fuentes y análisis hidrológicos destinados a avanzar hacia la cobertura total de agua potable rural.

Agregó que para 2026 se contemplaban 23 sistemas semiconcentrados —dos menos que la meta anual—, aunque se esperaba dejar algunos adicionales en ejecución durante el presente año. Asimismo, se proyectaban 30 sistemas ampliados y mejorados terminados y un total de 103 iniciativas de mejoramiento. Concluyó señalando que los principales proyectos se encontraban detallados en el mapa final de la presentación.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, destacó que parte de los sistemas sanitarios rurales en ejecución, correspondientes a obras de mejoramiento y conservación, habían mostrado avances significativos. Atribuyó este progreso a la incorporación de glosas en la ley de presupuestos que permitían ejecutar proyectos sin requerir el paso previo por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, lo que calificó como un mecanismo eficaz que debía mantenerse.

Posteriormente, formuló una consulta relacionada con un proyecto en el sector de Zapallar, en la comuna de Curicó, donde existía un conflicto derivado de los efectos de las lluvias ocurridas en 2023. Explicó que el proyecto aún no contaba con ficha creada ni con identificación formal, aunque estaba avanzado en su formulación, por lo que esperaba que pudiera presentarse en las próximas semanas.

Precisó que la situación afectaba a numerosas viviendas y que, a su juicio, el estudio elaborado por la Universidad de Chile había planteado soluciones distintas a las que él habría aplicado en un contexto de emergencia, pues habría optado por un sistema de enrocado para reforzar la protección, considerando que el encauzamiento existente era precario y

compuesto principalmente por material de ripio. Advirtió que una lluvia intensa podría destruirlo por completo.

En ese contexto, consultó directamente a la Directora Nacional de Obras Hidráulicas si existía el compromiso de incorporar el proyecto de diseño correspondiente al sector de Zapallar de Curicó, señalando que varios parlamentarios le habían solicitado plantear esta inquietud durante la discusión presupuestaria.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, aclaró que el proyecto al que el Honorable Diputado señor Sepúlveda se refirió como “Zapallar de Curicó” correspondía en la nomenclatura oficial al Estero Guaiquillo, identificado como “Mejoramiento y Adecuación de Defensas Fluviales Estero Guaiquillo, comuna de Curicó”.

Explicó que dicho proyecto formaba parte del listado de iniciativas que estaban siendo tramitadas ante el Ministerio de Desarrollo Social y Familia para la obtención de la resolución satisfactoria (RS). Recordó que se había comprometido con la comunidad a lograr dicha resolución durante el último trimestre del año 2025, con el propósito de incorporarlo en la cartera de ejecución del año 2026.

Precisó que la etapa correspondiente era la de diseño, ya que el estudio básico se encontraba finalizado y había sido presentado previamente a la comunidad.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó si, pese a que el proyecto no se encontraba identificado en la propuesta presupuestaria, la Dirección de Presupuestos tendría algún inconveniente en que fuese incorporado posteriormente.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Martínez**, explicó que en general la Dirección de Presupuestos no seleccionaba ni priorizaba proyectos, ya que operaba sobre la base de un marco de gasto plurianual, correspondiendo al Ministerio respectivo la facultad de recategorizar las iniciativas dentro de dicho marco.

Ante ello, el **Honorable Diputado señor Sepúlveda** confirmó que no existía objeción por parte de la DIPRES y valoró que, de poder incorporarse el proyecto, ello sería bienvenido.

El **señor Martínez** reiteró que, si la iniciativa se encontraba dentro del marco plurianual, no habría inconveniente alguno.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** comentó que había sostenido diversas conversaciones con la Directora Nacional de Obras Hidráulicas respecto de los problemas surgidos entre los comités de agua potable rural y los comités de vivienda, señalando que se habían generado numerosos inconvenientes por distintos motivos. Explicó que las organizaciones administradoras de los sistemas de agua potable rural manifestaban legítimas aprensiones ante la instalación de nuevos conjuntos habitacionales, temiendo una eventual disminución en la presión o en el suministro de agua.

Consideró razonables dichas preocupaciones, pero advirtió que esta situación requería especial atención. Propuso incorporar en alguna glosa o comentario dentro de la ley de presupuestos una referencia que permitiera abordar con prioridad estos conflictos. Mencionó que, en su región, la mayor parte de los recursos asignados no correspondían a proyectos nuevos, sino a obras de ampliación, mejoramiento o conservación orientadas a aumentar la disponibilidad de agua.

Añadió que, con el paso del tiempo, los sectores rurales habían experimentado un aumento de población, fenómeno acentuado tras la pandemia, lo que generaba una presión adicional sobre los sistemas existentes. A ello se sumaba —indicó— que muchos comités carecían de terrenos donde construir, debido a que los sectores urbanos definidos en los planes reguladores resultaban demasiado reducidos.

Sostuvo que esta multiplicidad de factores generaba tensiones entre las comunidades: por una parte, quienes administraban los sistemas de agua buscaban resguardar su funcionamiento, y por otra, existían grupos que requerían soluciones habitacionales. Por ello, estimó necesario dar prioridad a los comités de vivienda cuando se planificaran ampliaciones o mejoramientos de las torres de agua potable.

Finalmente, formuló otra observación vinculada al presupuesto de la Dirección de Obras Hidráulicas, en particular a la glosa N° 4 de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, donde se mencionaban los gastos asociados al financiamiento de sistemas de agua potable, capacitaciones de dirigentes y trabajadores, y asesorías. Propuso incorporar en dicha glosa la posibilidad de incluir a las personas que integraban los Consejos de la Sociedad Civil (COSOC) del Ministerio de Obras Públicas, señalando que muchas de ellas quedaban excluidas por falta de recursos para participar en reuniones o actividades fuera de sus regiones, especialmente en Santiago y otros lugares.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, respondió que en la Región de Ñuble existían veinte proyectos considerados en la cartera 2026, de los cuales cinco correspondían a nuevas

instalaciones, por lo que no se trataba únicamente de obras de mejoramiento o ampliación. Subrayó que el objetivo había sido asegurar la presencia de nuevos proyectos de servicios sanitarios rurales en todo el país, atendiendo a la relevancia de garantizar el acceso a este recurso esencial.

Precisó que la disposición mencionada por el parlamentario correspondía a la glosa N° 7, la cual permitía ejecutar los proyectos de conservación, mejoramiento y ampliación con criterios del Ministerio de Obras Públicas, sin requerir la admisibilidad del Ministerio de Desarrollo Social y Familia ni la obtención de resolución satisfactoria (RS), requisito que se mantenía solo para los proyectos nuevos.

En cuanto a la propuesta relativa a la participación de los integrantes de los Consejos de la Sociedad Civil (COSOC) del Ministerio de Obras Públicas, señaló que se trataba de un asunto que debía revisarse directamente con la Dirección de Presupuestos (DIPRES), dado que la glosa vigente era restrictiva. Agregó que incluso en su redacción actual faltaba incorporar a los consejeros nacionales, ya que mencionaba únicamente a los regionales, pese a que el consejo consultivo estaba conformado, por mandato legal, a nivel nacional y regional.

El Honorable Senador señor Sandoval observó que, según la información disponible, la Dirección de Obras Hidráulicas prácticamente no contaría con proyectos nuevos durante el año 2026. Explicó que, al revisar los listados regionales, se advertía que en la Región de Los Ríos existían 21 proyectos de arrastre y 31 catalogados como nuevos, pero que estos últimos solo tenían asignaciones simbólicas de 10 millones de pesos, lo que hacía presumir que tales montos correspondían únicamente a recursos iniciales destinados a la etapa preparatoria, como eventuales licitaciones hacia fines del año próximo.

Agregó que en la Región de Aysén la situación era similar, con siete proyectos nuevos que contaban con la misma asignación referencial.

Advirtió que esta situación podía inducir a confusión, ya que la cantidad de proyectos clasificados como nuevos no implicaba necesariamente una ejecución real durante el ejercicio presupuestario. A su juicio, la Dirección de Obras Hidráulicas, en la práctica, se limitaría durante 2026 a administrar la cartera de proyectos de arrastre, sin que existiera una expansión efectiva de nuevas obras en materia sanitaria.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, complementó lo planteado por el Honorable Senador señor Sandoval, señalando que los proyectos nuevos correspondientes al año 2026 deberían encontrarse en proceso de licitación o adjudicación durante el presente período. Explicó que esta dinámica permitía entender por qué varias iniciativas figuraban con asignaciones presupuestarias reducidas:

dichas partidas correspondían a la cartera que se ejecutaría efectivamente en 2027, mientras que lo actualmente presupuestado aseguraba la licitación y garantizaba la continuidad de la inversión.

Indicó que, según la información disponible, existía un decreto del Ministerio de Hacienda que contenía el listado de proyectos de inversión 2025, el cual ya se encontraba en trámite o revisión por parte de la Contraloría General de la República. Explicó que, una vez emitido el respectivo pronunciamiento de Contraloría, dichos proyectos contarían con identificación presupuestaria y podrían ser licitados de inmediato, disponiendo ya de la asignación de recursos por parte de Hacienda.

Precisó que esa cartera, aunque aún sin ejecución significativa, representaba en perspectiva la nueva cartera de inversión 2026, que se consolidaría hacia el ejercicio siguiente. Agregó que, como resultado de este proceso, los proyectos de licitación previstos para 2026 se concentrarían principalmente en el segundo semestre y en el último trimestre del año, permitiendo así asignar recursos y avanzar con mayor fuerza en la ejecución durante 2027.

Concluyó que esa era la situación real que explicaba la distribución presupuestaria observada, mencionando como ejemplo que en la Región del Maule estaba próxima a iniciarse la licitación de numerosos proyectos de conservación que, aunque incorporados al presupuesto actual, se encontraban diseñados para ejecutarse principalmente durante el año 2027.

El Honorable Senador señor Sandoval consideró importante precisar la situación para evitar confusiones. Señaló que, aunque se presentaban extensos listados de proyectos, muchos de los denominados “nuevos” no tendrían ejecución efectiva durante 2026. Puso como ejemplo el proyecto “Construcción Servicio Sanitario Rural, Agua Potable de Llanada Grande, comuna de Cochamó”, que contaba con una asignación de apenas 10.310.000 pesos, monto que no permitía su desarrollo en el corto plazo.

Indicó que era necesario aclarar a la ciudadanía que dichos proyectos no se ejecutarían durante el año 2026 y que la verdadera capacidad operativa y técnica de la Dirección de Obras Hidráulicas se concentraría en los proyectos de arrastre, los cuales constituían el núcleo real de la ejecución presupuestaria para ese período.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, complementó lo señalado anteriormente, recordando que la posibilidad de ejecutar directamente los proyectos de conservación, mejoramiento y ampliación de los servicios sanitarios rurales —sin requerir la resolución satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia— había permitido acelerar los plazos de avance de la cartera. Explicó que, en

términos prácticos, iniciativas que antes demoraban alrededor de tres años en obtener su RS ahora lograban avanzar dentro del mismo año, lo que generaba una mayor cantidad de proyectos disponibles para ejecución.

El **Honorable Senador señor Sandoval** coincidió, pero advirtió que persistía una restricción presupuestaria significativa. Señaló que, aunque los proyectos podían licitarse o publicarse, muchos solo se ejecutarían efectivamente hacia fines del ejercicio siguiente, es decir, en 2027, por lo que era necesario transparentar esa situación desde el punto de vista técnico y financiero.

El **Honorable Diputado señor Sepúlveda** concordó plenamente con la apreciación del senador, afirmando que esa era exactamente la realidad.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, confirmó que la capacidad operativa del Ministerio de Obras Públicas permitía desarrollar 25 nuevos servicios sanitarios rurales por año. Explicó que, en la actualidad, existían 56 nuevos servicios en licitación, aunque advirtió que no todas las convocatorias lograban adjudicarse, ya que en ocasiones no se presentaban oferentes, lo que obligaba a repetir los procesos una, dos o incluso tres veces en el sistema de Mercado Público.

Reiteró que el compromiso institucional seguía siendo la ejecución de 25 nuevos servicios sanitarios rurales anuales, y recordó que la Dirección debía simultáneamente mantener, conservar o ampliar los 2.446 servicios existentes en el país.

Subrayó que, pese a contar con recursos y la posibilidad de licitar, en algunos casos las obras de ampliación llegaban con retraso respecto de la demanda real. Ello se debía al aumento sostenido de la población en las comunas rurales, lo que generaba que los proyectos aprobados quedaran desfasados frente al crecimiento de beneficiarios. Explicó que la Dirección debía ceñirse a los montos y alcances aprobados originalmente, lo que a veces dificultaba responder oportunamente a las nuevas necesidades detectadas en el territorio.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, manifestó su preocupación por la reducción presupuestaria asignada a la Dirección de Obras Hidráulicas, calificándola como una disminución significativa, particularmente en lo que respecta al programa de Servicios Sanitarios Rurales. Señaló que le resultaba difícil respaldar una baja de esa magnitud, dado que implicaba una afectación directa a proyectos vinculados al suministro de agua potable.

Indicó que, si bien existían dos programas donde no debería haber inconvenientes, el recorte en Servicios Sanitarios Rurales era sustancial, y su

aprobación significaría, en los hechos, validar una merma en un ámbito crítico. Estimó que tanto la Dirección de Presupuestos (DIPRES) como el Ministerio de Hacienda debían revisar nuevamente la asignación de recursos, atendiendo al impacto que estas iniciativas tenían sobre las comunidades.

Explicó que los proyectos de agua potable rural no solo influían en el acceso a un servicio básico, sino que además resultaban determinantes para el desarrollo de proyectos habitacionales en sectores rurales. Observó que, en muchos casos, el mejoramiento o la conservación de los sistemas de agua era requisito indispensable para otorgar factibilidad técnica a nuevas construcciones, las cuales dependían de esa condición para obtener la autorización y el financiamiento del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Advirtió que esta situación generaba una suerte de “torniquete” o embudo administrativo, que frenaba tanto la ejecución de proyectos de infraestructura sanitaria como la posibilidad de concretar viviendas rurales. En ese sentido, insistió en que Hacienda debía reconsiderar los recursos disponibles, subrayando que la Dirección de Obras Hidráulicas contaba con una amplia cartera de proyectos listos para avanzar, pero carecía de los fondos suficientes para materializarlos.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, reafirmó que en todos los productos estratégicos de la Dirección existía cartera disponible para ejecución.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino señalando que, si bien comprendía la existencia de límites de capacidad operativa, la información revisada mostraba una situación que merecía atención. Explicó que, en la Región de La Araucanía, por ejemplo, existían cerca de diecinueve proyectos que no correspondían a construcción, sino únicamente a conservación de sistemas existentes, varios de los cuales contaban con asignaciones muy reducidas, en torno a un millón de pesos cada uno. A su juicio, ello distorsionaba la percepción general de la cartera, ya que se hablaba de un programa orientado al “buen vivir” y a la provisión de agua potable, pero con asignaciones que resultaban insuficientes para reflejar ese objetivo.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum**, por su parte, formuló una consulta respecto del crecimiento del gasto en personal, que aumentaba en un 8,3%, y solicitó precisar en qué áreas se concentraba ese incremento y cuál era su finalidad.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, explicó que el aumento del 8,3% en la partida de personal se debía a un proceso de regularización de contrataciones aprobado en el presupuesto del año 2024, específicamente para fortalecer el área de

Servicios Sanitarios Rurales. Recordó que, si bien en dicho ejercicio se había autorizado un incremento de dotación, los recursos correspondientes al segundo semestre no habían sido transferidos oportunamente, lo que retrasó la ejecución total del ajuste.

Señaló que ese proceso se encontraba actualmente en su fase final, con las contrataciones ya completadas conforme al informe financiero de la ley, el cual establecía la cantidad de funcionarios que debía incorporar la subdirección. Indicó además que la implementación del equipo humano previsto se encontraba operativa y que el servicio estaba avanzando en el fortalecimiento del componente sanitario dentro de la estructura institucional.

El **Honorable Senador señor Sandoval** exteriorizó su inquietud ante el bajo nivel de asignación de recursos destinados a la Región de La Araucanía, señalando que, si bien no era representante de esa zona, le sorprendía el impacto negativo que tal decisión podía generar sobre los proyectos regionales.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, coincidió en que se trataba de un punto sensible y recordó que aprobar el presupuesto en Comisión, equivalía a manifestar conformidad con el nivel de recursos asignado. Señaló que, por lo mismo, el tema debía evaluarse con cautela.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** expresó su preocupación por la disminución presupuestaria que afectaba al área de agua potable rural, calificándola como lamentable, dado que se trataba de una necesidad profundamente sentida por las familias del país. Señaló que aún existían numerosas comunidades que dependían del abastecimiento mediante camiones aljibe, mencionando que solo en la provincia de Osorno entre 5.000 y 7.000 familias continuaban en esa situación, especialmente en la comuna de San Juan de la Costa, donde se registraba el mayor número de familias asistidas por ese mecanismo y donde el volumen de agua entregado resultaba insuficiente.

Indicó que, pese a la esperanza de avanzar en la implementación de proyectos de agua potable rural, la presentación revisada no mostraba grandes iniciativas ni un número suficiente de diseños en curso, lo que consideró insatisfactorio. Observó además que no se veía reflejada la cantidad de proyectos que debían mejorarse, los cuales —recordó— se habían aprobado en la glosa presupuestaria del año 2024, especialmente en la Región de Los Lagos, donde existían muchas obras que requerían actualización o ampliación.

La diputada manifestó su inquietud por la falta de mención al Programa Plan Buen Vivir, que —según recordó— abarcaba cuatro regiones prioritarias: La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y el Biobío. Explicó que dicho

programa debía incluir obras de agua potable rural orientadas a sectores más apartados, no solo a los semiconcentrados, e hizo referencia al trabajo impulsado por don Reinaldo Fuentealba, quien, con vasta experiencia, había colaborado en el diseño de propuestas conjuntas con el equipo del Plan Buen Vivir para abordar esta brecha.

Precisó que muchas comunidades rurales, especialmente en esas regiones, no contaban con ninguna posibilidad de acceso a los sistemas de agua potable rural bajo la normativa actual de los Servicios Sanitarios Rurales, por lo que estimó indispensable acoger las propuestas de flexibilización normativa y ampliar la cobertura hacia los sectores más aislados.

Expresó su deseo de que la Dirección Nacional de Obras Hidráulicas y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales hubiesen avanzado más en la implementación de pilotos del Plan Buen Vivir, señalando que esperaba ver uno o dos proyectos en ejecución, lo que aún no ocurría.

Concluyó planteando que la Dirección de Presupuestos y el Ministerio de Hacienda debían realizar mayores esfuerzos para fortalecer el financiamiento de esta área, subrayando que el agua era vital para la vida de las familias rurales. Reiteró que, tal como habían señalado otros parlamentarios, la falta de inversión también afectaba el desarrollo de proyectos habitacionales en el mundo rural, que dependían de la disponibilidad de sistemas de agua potable para poder concretarse.

El Honorable Diputado señor Sauerbaum manifestó su inquietud por la forma en que se presentaban los proyectos de servicios sanitarios rurales en el texto presupuestario, señalando que la redacción podía generar confusión tanto entre los parlamentarios como en la ciudadanía. Explicó que, al revisar el documento —particularmente en la página 49—, se encontraba con ejemplos como el de “Construcción Servicio Sanitario Rural La Esperanza, Los Maitenes”, con una asignación de apenas 10.310.000 pesos, monto claramente insuficiente para ejecutar una obra completa.

Indicó que, aunque comprendía que se trataba de una práctica habitual en la formulación presupuestaria y que esos montos correspondían probablemente a etapas iniciales o parciales de los proyectos, la descripción literal del ítem —que usaba la palabra “construcción”— podía inducir a error. Señaló que, si la prensa u otras personas leían esos listados, podrían creer que efectivamente se construirían los sistemas durante el año, cuando en realidad los fondos solo cubrían una parte preliminar del proceso.

Por esa razón, propuso que se especificara con mayor precisión el alcance de cada proyecto, diferenciando claramente cuándo se trataba de diseños, etapas preparatorias o fases de ejecución parcial, a fin de evitar

expectativas infundadas en la ciudadanía. Mencionó además otros ejemplos, como los proyectos “Servicio Sanitario Rural La Merced, comuna de San Carlos” y “Servicio Sanitario Rural de Lollinco, en Chillán Viejo”, que se encontraban en la misma situación.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, aclaró que el Plan Buen Vivir era un programa ejecutado de manera conjunta entre la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección de Obras Hidráulicas, y confirmó que, tal como había señalado la Honorable Diputada señora Nuyado, se estaban desarrollando diseños específicos para las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Explicó que dichas iniciativas no aparecían en la cartera presentada ante la Subcomisión, ya que esa correspondía únicamente a la planificación propia de la Dirección de Obras Hidráulicas, mientras que la cartera del Plan Buen Vivir dependía directamente de la Dirección General de Obras Públicas.

En relación con la observación del Honorable Diputado señor Sauerbaum, precisó que los proyectos se registraban en el sistema con la denominación “construcción”, debido a que así lo exigía la estructura de la ficha de inversión EBI, la cual debía conservar su nombre y código únicos durante todo el ciclo del proyecto. Explicó que, aunque en muchos casos los recursos asignados solo alcanzaban para etapas iniciales o preparatorias, resultaba indispensable incluirlos en el presupuesto 2026 para garantizar la posibilidad de ejecutar la obra en 2027.

Subrayó que el nombre del proyecto no podía modificarse, ya que respondía al objetivo final del mismo —la construcción de la obra—, establecido en la resolución satisfactoria (RS).

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, apuntó que los proyectos mencionados correspondían a montos globales significativamente mayores, aunque las partidas asignadas al año en curso reflejaban solo una fracción presupuestaria limitada. Señaló que comprendía la preocupación manifestada, pero recordó que esta forma de estructurar los presupuestos era una práctica habitual.

Explicó que, en muchos casos, cuando se carecía de recursos suficientes, se optaba por mantener la licitación en curso, aun cuando la asignación fuera mínima —de uno o pocos millones de pesos—, ya que eso permitía adjudicar el proyecto dentro del mismo ejercicio y dejarlo listo para iniciar su ejecución completa al año siguiente. Destacó que esa era la fórmula más efectiva para asegurar continuidad, dado que los proyectos adjudicados en 2026 podrían comenzar su construcción plena desde enero de 2027.

Sin embargo, subrayó que la situación del Programa 12, correspondiente a los Servicios Sanitarios Rurales, ameritaba un tratamiento especial, pues la disminución presupuestaria tenía un impacto directo sobre las comunidades y los territorios rurales. Propuso, por ello, votar el avance de los programas 03 (Dirección de Obras Hidráulicas) y 23 (Administración de Infraestructuras), pero dejar pendiente la votación del Programa 12, a fin de sostener una conversación adicional con la Dirección de Presupuestos (DIPRES).

Indicó que la Subcomisión no podía aprobar un presupuesto que comprometiera la prestación de un servicio básico esencial como el agua potable, ni los proyectos que de él dependían, especialmente considerando que la disponibilidad de agua incidía también en la ejecución de proyectos habitacionales. Estimó que debía enviarse un mensaje claro al Ministerio de Hacienda y a la DIPRES, enfatizando la necesidad de realizar un esfuerzo adicional de reasignación o incremento de recursos.

Finalmente, señaló que, de no existir una modificación presupuestaria durante la tramitación en Subcomisión, la materia sería discutida directamente en la Comisión Mixta de Presupuestos, donde el tema se abordaría con mayor amplitud.

El **Honorable Senador señor Sandoval** consideró razonable la propuesta del Presidente de la Subcomisión Mixta y señaló que, en efecto, existía cierta confusión en la interpretación de la información presupuestaria. Indicó que en el documento correspondiente a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales se sintetizaba claramente la situación, mostrando que durante el año 2026 se ejecutarían 53 proyectos, entre nuevos sistemas semiconcentrados y sistemas ampliados o mejorados, vinculados al suministro de agua potable rural.

Precisó que, además, existían 113 proyectos adicionales que durante 2026 solo alcanzarían la etapa de licitación, probablemente hacia fines de ese ejercicio, con el propósito de iniciar su ejecución efectiva en el siguiente año presupuestario.

Subrayó que esa información era muy relevante, pues muchos comités de agua potable rural y comunidades mantenían expectativas elevadas al ver sus iniciativas incluidas en los listados oficiales, sin advertir que gran parte de ellas no se ejecutarían materialmente durante el año 2026. Por ello, estimó fundamental transparentar la información para evitar equívocos y explicar claramente que solo una parte acotada de la cartera se materializaría efectivamente durante el período presupuestario en discusión.

- Sometido a votación el Programa 03 “Dirección de Obras Hidráulicas (01)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador

señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

En sesión posterior se abrió el debate sobre aspectos del programa.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, dio inicio al análisis correspondiente a la Dirección de Obras Hidráulicas, saludando a su directora, señora María Loreto Mery, e invitándola a exponer. Señaló que el propósito era revisar la situación presupuestaria del área y evaluar posibles mecanismos para mitigar la disminución de recursos proyectada.

Planteó que podría explorarse alguna solución de carácter técnico-financiero, quizás no de aplicación inmediata, pero eventualmente abordable en la Comisión Mixta. Sostuvo que, si la Dirección de Presupuestos se allanaba formalmente y se comprometía por escrito a permitir el ingreso de cartera con arrastre, podría encontrarse una vía de salida.

Advirtió que la actual restricción impuesta por la Dirección de Presupuestos impedía avanzar, ya que solo se contemplaban los proyectos en ejecución o aquellos adjudicados recientemente, lo que dejaría sin espacio a nuevas iniciativas durante el año 2026. Expresó que esa limitación resultaba inaceptable para la comisión y la consideró una línea roja, puesto que significaba un año completo sin incorporación de nuevos proyectos.

La **Directora Nacional de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery,** explicó que el proyecto de ley de presupuestos se encontraba ajustado al marco financiero establecido. Indicó que, una vez remitida la cartera total del Ministerio de Obras Públicas, podría observarse que existía una cantidad significativa de proyectos, tanto en la Dirección de Obras Hidráulicas como en la partida de Servicios Sanitarios Rurales. Señaló que, aunque las cifras aparentaban ser reducidas, se habían considerado más de 6.000 millones de pesos en proyectos nuevos.

Recordó que la dirección tenía a su cargo 2.445 servicios sanitarios rurales bajo estándar del Ministerio de Obras Públicas, los cuales requerían obras de conservación, mantenimiento, mejoramiento y ampliación. Explicó que, por esa razón, la labor de la dirección no se limitaba únicamente a la construcción de nuevas obras, sino también al sostenimiento y mejoramiento de la infraestructura existente. Añadió que había más de 260 proyectos vinculados a esas tareas, adicionales a los 25 proyectos nuevos que se iniciaban anualmente. Concluyó señalando que la propuesta presupuestaria presentada respondía estrictamente al marco asignado.



El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, agradeció la exposición y consultó a los integrantes si existían observaciones adicionales sobre el tema del arrastre presupuestario, señalando que no se registraban intervenciones al respecto. Indicó que la discusión sobre dicho punto se dejaría pendiente para la Comisión Mixta, dado que no se advertían avances significativos en la Dirección de Obras Hidráulicas.

Reconoció que los directores de servicios buscaban la aprobación de sus presupuestos y que comprendía sus limitaciones, pero enfatizó que la posición de la comisión no representaba una crítica hacia ellos, sino la defensa del presupuesto del ministerio y, especialmente, de los recursos destinados a las regiones. Explicó que mantener pendiente la aprobación de la partida respondía al propósito de preservar un margen de negociación para mejorar las asignaciones o introducir flexibilidades en su ejecución.

El Presidente propuso, además, que como acuerdo de la Quinta Subcomisión, se coordinara una reunión en Pelluhue, Empedrado y Talca, debido a problemas graves de suministro de agua potable y alcantarillado que afectaban a esas comunas. Indicó que en Pelluhue existían dos localidades sin servicio y otras con cobertura insuficiente, mientras que en Empedrado la empresa sanitaria había informado dificultades serias para captar y distribuir agua potable.

Propuso que se involucrara al Superintendente de Servicios Sanitarios, junto con la municipalidad, la Dirección de Obras Hidráulicas, la empresa Nuevosur y la Superintendencia de Servicios Sanitarios, con el fin de avanzar en soluciones estructurales. Mencionó que, en el caso de Empedrado, podría evaluarse una alternativa vinculada al embalse del mismo nombre. Aclaró que esta solicitud no era una iniciativa improvisada, pues ya había sido formalizada mediante documento remitido a la directora.

Por último, informó que en Talca se realizaría una reunión con las Asociaciones de Agua Potable Rural (APR) para transparentar la cartera de proyectos y las posibilidades de compromiso según el presupuesto disponible. Sostuvo que era fundamental comunicar con claridad la realidad presupuestaria a las comunidades, de modo de ajustar sus expectativas, tarea que correspondía ejercer con responsabilidad a la autoridad sectorial. Concluyó recabando el acuerdo de la Quinta Subcomisión, conviniendo los demás integrantes.

En otro orden de ideas, indicó que respecto de lo que había quedado pendiente —el Programa 12, Subdirección de Servicios Rurales—, no se registraban novedades. Propuso mantener la postura adoptada previamente por la comisión, consistente en dejar la materia pendiente para ser abordada en la Comisión Mixta, especialmente en atención a su

relevancia y a la necesidad de resolver el tratamiento de los recursos y la forma en que operarían los proyectos en términos de flexibilidad y arrastre.

Enfatizó que ambas variables requerían que la Dirección de Presupuestos se mostrara dispuesta a abrir espacios de ajuste, pues de lo contrario se restringía completamente la capacidad de gestión presupuestaria. Consultó a los integrantes si existía acuerdo para proceder en ese sentido y, constatado el consenso, declaró que el punto quedaba **pendiente**.

- - -

Programa 04 Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 2.062.281.971, lo que implica una variación total de -9%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, inició su exposición señalando que, a medida que avanzara la [presentación](#), se irían abordando distintos temas relativos a la gestión y ejecución presupuestaria de la Dirección.

Explicó que la misión institucional de Vialidad consistía en proveer servicios de infraestructura vial que aseguraran la conectividad y la calidad de vida de las personas, contribuyendo al desarrollo armónico del territorio nacional. Destacó que la Dirección tenía presencia en todas las regiones del país, desde Arica hasta Magallanes, mediante oficinas provinciales, equipos de administración directa y la colaboración con empresas contratistas.

Indicó que entre los objetivos estratégicos de la repartición figuraban: la provisión de obras y servicios de infraestructura vial, la conservación y mantenimiento de caminos y puentes, la planificación integral del desarrollo vial y la gestión eficiente de los recursos asignados, con el propósito de maximizar el rendimiento de las inversiones.

Luego, presentó la composición presupuestaria de la Dirección, detallando que esta se distribuía en distintos subtítulos. Precisó que los gastos en personal alcanzaban los 147.000 millones de pesos, mientras que los bienes y servicios de consumo sumaban 58.000 millones. Las transferencias corrientes ascendían a 1.302 millones, y los ingresos al fisco, a 639 millones. Señaló que el subtítulo 29, correspondiente a adquisición de activos no financieros, representaba 4.872 millones, y que la principal partida correspondía al subtítulo 31, iniciativas de inversión, con 2.065.000 millones de pesos, equivalente a cerca del 90% del presupuesto total de la Dirección.

Agregó que el presupuesto total de la Dirección de Vialidad para el período ascendía a 2.279.000 millones de pesos.

Al revisar la evolución histórica del presupuesto, destacó que desde el año 2020 se había observado un incremento sostenido de recursos, lo que había permitido financiar en su totalidad las obras de emergencia derivadas de los eventos climáticos ocurridos desde 2023 hasta la fecha.

Luego, señaló que en el año 2020 el presupuesto de inversión ascendía a cerca de 1.300.000 millones de pesos, mientras que en la actualidad superaba los 2 billones de pesos. Agregó que, durante el ejercicio anterior, la inversión total alcanzó los 2,140 billones de pesos, cifra que se esperaba mantener al cierre del presente año.

Indicó que la Dirección de Vialidad presentaba un nivel de arrastre del 96% de su presupuesto, lo que —precisó— debía interpretarse positivamente. Explicó que, en su caso, el arrastre reflejaba la continuidad de obras en ejecución y la existencia de proyectos ya licitados o en fase de cierre contractual.

Argumentó que los procesos de licitación de nuevos proyectos podían demorar entre seis y diez meses, de modo que cuando una iniciativa comenzaba durante el año, el gasto efectivo que generaba en ese mismo ejercicio era relativamente bajo. En consecuencia, sostuvo que un alto nivel de arrastre garantizaba la continuidad de las obras y una ejecución sostenida en el tiempo.

Apuntó que, en la práctica, ese 96% de arrastre significaba que casi la totalidad de la inversión proyectada para el próximo año ya se encontraba en ejecución o comprometida. Añadió que, a la fecha de su intervención, la Dirección había ejecutado alrededor del 70% de su presupuesto anual.

El Honorable Diputado señor Sauerbaum intervino para formular una observación respecto de las cifras presentadas por el Director Nacional de Vialidad. Indicó que, al comparar los datos expuestos con los contenidos en el proyecto de ley de presupuestos, existía una discrepancia de aproximadamente 3.000 millones de pesos, ya que el documento oficial consignaba 2.062.000 millones, mientras que en la exposición del Director se mencionaban 2.065.000 millones.

El Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer, explicó que la discrepancia obedecía a que los valores mencionados en su exposición correspondían exclusivamente al subtítulo 31, iniciativas de inversión, cuyo monto ascendía a 2.065.000 millones de pesos, mientras que la cifra consignada en el texto legal incluía además otros subtítulos del presupuesto total de la Dirección.

Continuó su presentación refiriéndose a la distribución del presupuesto por región. Mostró el desglose de los recursos correspondientes al subtítulo 31 (iniciativas de inversión), ejecutadas principalmente mediante empresas contratistas, y al programa 234 de administración directa, en el cual la propia Dirección realiza obras con sus equipos y maquinaria.

Indicó que la inversión por administración directa había aumentado respecto de los años anteriores, dado que se estaba utilizando esta modalidad para la ejecución de pavimentos rurales, incluso en tramos de la Ruta 7, lo que generaba un incremento natural en los costos de ese subtítulo, pues el pavimento tiene un valor unitario elevado.

Explicó que las iniciativas de la Dirección se concentraban en el mantenimiento y mejoramiento de los 88 mil kilómetros de caminos, los 6.738 puentes y los 17 túneles del país. Señaló que los recursos se destinaban, además, a emergencias climáticas, al proyecto del Puente Chacao y a los ejes estratégicos definidos por el Ministerio: Ruta 7 (Carretera Austral), Red Interlagos, Pasos Fronterizos y Ruta Costera.

Mencionó también la labor conjunta con el Cuerpo Militar del Trabajo en la apertura de caminos y subrayó el énfasis en los pavimentos rurales, que habían permitido alcanzar el 50 % de la red nacional pavimentada. A ello sumó un plan de puentes orientado a reemplazar estructuras de madera por otras que eliminen restricciones de carga, y un programa de seguridad vial, enfocado en travesías urbanas, zonas escolares y cruces peligrosos.

A continuación, presentó los principales proyectos por eje estratégico. En la Ruta Costera, informó que la inversión total proyectada para 2026 alcanzaba los 65.398 millones de pesos, distribuidos entre etapas de preinversión, diseño y ejecución, concentrando la mayor parte en obras que entrarían en plena construcción durante el ejercicio.

Destacó que los proyectos más relevantes se localizaban en el norte del país, donde la ruta costera funcionaba como una vía redundante a la Ruta 5, asegurando la conectividad entre Arica e Iquique. Mencionó que actualmente se desarrollaban estudios de prefactibilidad para rutas alternativas y que existían obras en distintas fases en las regiones de Tarapacá, Antofagasta y Valparaíso, destacando en esta última la ampliación del Puente Lo Gallardo, actualmente en construcción.

Respecto de la Red Interlagos, también denominada Ruta Escénica Lagos y Volcanes, señaló que se trataba de un circuito turístico reconocido internacionalmente, en el que la Dirección continuaba mejorando trazados y ejecutando proyectos distribuidos en las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Detalló algunos de ellos: en La Araucanía,

los proyectos Los Laureles–Pedregoso e Inspector Fernández–Laguna Malleco; en Los Ríos, la Reposición Choshuenco–Riñihue, la Conectividad Vial Maihue–Puerto Fuy–Puerto Pirihueico y la Conexión Rupumeica Alto–Rupumeica Bajo; y en Los Lagos, las obras de Puerto Varas–Llanquihue y el Mejoramiento Cochamó–Puente Pucheguín, todas parte de la consolidación de la red escénica.

En cuanto a la Ruta 7, presentó un mapa detallado del estado de avance. Recordó que el compromiso presidencial era pavimentar 140 kilómetros y precisó que, a la fecha, 41 kilómetros se encontraban ya ejecutados. Entre ellos mencionó los tramos Puente Cholgo–Pichanco (6,6 km) y Leptepú–Fiordo Largo (10,5 km) en la Región de Los Lagos, y en la Región de Aysén los tramos Bifurcación Cisnes–Portezuelo Queulat (8,6 km), Villa Ortega–Cruce Mano Negra (8,45 km) y Cuesta El Traro–Cochrane (5 km).

Indicó que en ejecución se encontraban Laguna Verde–Alcantarilla Cascada (16,5 km) y Confluencia–Puente Chacabuco (17 km), mientras que en proceso de adjudicación estaban los tramos Caleta Gonzalo–Manuel Feliú (14 km), Cruce Mano Negra–Cruce Ruta 240 (12 km) y Acceso Murta–Puente El Belga (16,2 km). Añadió que los últimos tramos en licitación correspondían a Fiordo Queulat–Puente Chucao (17,5 km) y Puerto Tranquilo–Acceso Capilla de Mármol (14 km), con los cuales se completaría la meta de los 140 kilómetros pavimentados.

Señaló que en la Región de Los Lagos el 83 % de la red ya se encontraba pavimentada, mientras que en la Región de Aysén persistía un déficit del 52 %, siendo esta la zona con mayor rezago.

Por último, se refirió al Puente sobre el Canal de Chacao, calificándolo como uno de los proyectos más emblemáticos en ejecución. Informó que el avance físico total alcanzaba un 57 %, y que hacia fines del año se proyectaba completar las dos torres principales, norte y sur, con alturas de 187 y 199 metros, respectivamente.

Detalló que los macizos de anclaje se encontrarían completamente terminados, junto con el inicio del montaje de tableros y del tendido de cables. Añadió que ya estaban en curso las obras de acceso por el lado sur y que se había llamado a licitación para los accesos que conectarían con la futura concesión.

Para el año 2026, señaló, se proyectaba finalizar la pila central, instalar las sillas del puente —actualmente en fabricación en Italia—, concluir el estribo norte, terminar la fabricación del cable principal (producido en Corea y ensamblado en China) y completar el estudio de ingeniería del acceso norte, junto con las obras viales interiores del sector sur.

Prosiguió su exposición señalando que presentaría un breve repaso de los principales proyectos por región, con el fin de cerrar su intervención refiriéndose a las obras más relevantes programadas para el próximo año.

Mencionó, en primer término, el Plan de Puentes, que contemplaba para 2026 la ejecución de siete estructuras con una solución innovadora tipo mecano, aunque de carácter definitivo, destinadas a reemplazar puentes de madera y eliminar las restricciones de carga asociadas a ellos. Explicó que dichas estructuras ya habían sido adquiridas por la Dirección de Vialidad y que podían ser instaladas tanto por equipos propios como por empresas contratistas.

A continuación, enumeró algunos de los proyectos de puentes más significativos programados para 2026. Indicó que en la Región de Atacama se ejecutarían la reposición de los puentes Paipote 1 y 2, de 60 metros de longitud; en la Región del Biobío, una conservación mayor del Puente Juan Pablo II; en la Región de La Araucanía, el Puente Pocoyán; y en la Región de Los Lagos, la conservación del Puente Atirantado Yelcho, obra que se encontraba actualmente en emergencia debido a la rotura de uno de sus tirantes. Informó que, mientras se ejecutaban los trabajos de reparación inmediata, ya se había programado una conservación mayor del puente para el año siguiente. Agregó que también se consideraba la reposición del Puente Quilo, en la misma región, y que en la Región de Magallanes se ejecutarían los proyectos correspondientes al Puente Chorrillo Vapor y al Puente Penitente.

Posteriormente, abordó el Programa de Zonas de Escuelas y de Seguridad Vial, destacando que la Dirección continuaba avanzando en la habilitación de zonas seguras en torno a establecimientos educacionales y en la intervención de cruces peligrosos. Explicó que muchas de estas obras incluían expropiaciones para permitir el ensanche de calzadas y veredas, mejorando así la circulación tanto vehicular como peatonal.

Señaló que las intervenciones contemplaban nueva señalización, resaltos, demarcaciones viales y tratamientos visuales que permitieran mejorar la seguridad en sectores de alto flujo peatonal, especialmente en zonas escolares. Comentó que algunas de estas iniciativas ya habían sido ejecutadas durante el presente año.

Afirmó que la inversión destinada al programa de seguridad vial y zonas escolares ascendía a casi 20.000 millones de pesos, monto que permitiría continuar durante 2026 con la ejecución de este tipo de obras en todo el país.



El **Honorable Diputado señor Bianchi** intervino brevemente para consultar si la ejecución del Puente Penitente, en la Región de Magallanes, estaba programada para el año 2026.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, confirmó que efectivamente la obra se encontraba contemplada para ese ejercicio.

Retomó su exposición refiriéndose a los avances en materia de administración directa, destacando la instalación y puesta en funcionamiento de la oficina provincial de Punilla, comprometida en el ejercicio anterior y actualmente plenamente operativa.

Informó que dicha oficina contaba con 25 funcionarios y un parque de 16 maquinarias en operación, entre ellas camiones, motoniveladoras y equipos de apoyo, lo que permitía fortalecer la capacidad de ejecución directa de obras en la zona.

Añadió que, dentro de esta línea de trabajo, la Dirección estaba impulsando el reciclado de pavimentos, una técnica que permitiría avanzar con mayor eficiencia en la construcción de pavimentos rurales y, al mismo tiempo, reutilizar materiales existentes de los caminos.

Explicó que este procedimiento permitía abaratar costos al aprovechar las capas de pavimento antiguo o los materiales propios del terreno, a los cuales se incorporaban aditivos y sellos para su recuperación. Indicó que este tipo de trabajo ya se estaba aplicando de manera manual en sectores de la Ruta 7 Sur, pero que el objetivo era mecanizarlo completamente.

Señaló que para ello se había adaptado una recicladora proveniente del norte del país, la cual, una vez modificada, permitía reciclar pavimento existente de forma automática, reduciendo significativamente los tiempos de ejecución, el consumo de materiales nuevos y, en consecuencia, la huella de carbono de las obras.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino para formular dos observaciones vinculadas a la exposición del Director Nacional de Vialidad.

En primer lugar, comentó que existía una situación preocupante respecto de una obra de reciclado de pavimentos en el camino Trapiche, en San Carlos, recientemente ejecutada, la cual —según señaló— se encontraba en muy mal estado. Indicó que desconocía quién había fiscalizado o ejecutado el proyecto y pidió que se tomara nota del caso para solicitar un informe formal sobre su estado y las responsabilidades



correspondientes, recordando que ya se había remitido un oficio sobre el asunto.

En segundo término, se refirió a la información entregada sobre la oficina provincial de Punilla, precisando que, si bien en la exposición se mencionaba la existencia de 25 funcionarios, en realidad solo había 17 en funciones.

Preguntó si el Ministerio contaba con recursos disponibles durante el presente año para completar la dotación proyectada de 55 funcionarios, conforme al plan de implementación original. Advirtió que, de no disponer de ese personal, parte de la maquinaria asignada a la oficina no estaría siendo operada.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió en primer término a la observación del diputado Sauerbaum respecto de la oficina provincial de Punilla.

Precisó que el proceso de contratación de personal se encontraba en desarrollo y que, a la fecha, la oficina contaba efectivamente con 25 funcionarios contratados. Explicó que la dotación total proyectada era de 55 personas, cifra que se alcanzaría gradualmente en la medida en que se dispusiera de los recursos necesarios, asegurando que el objetivo seguía siendo implementar completamente la unidad.

Posteriormente, retomó su exposición técnica señalando que la Dirección continuaba trabajando intensamente en el aumento de la red pavimentada del país, que ya proyectaba llegar a un 52% de cobertura en el corto plazo. Mostró una gráfica con la evolución de este indicador, destacando que el crecimiento se había acelerado durante los últimos años.

Explicó que para 2026 se contemplaba un listado significativo de proyectos de pavimentos rurales, al cual se sumaban los convenios de programación suscritos con distintos gobiernos regionales, los que aportaban financiamiento extrasectorial y permitían avanzar con mayor rapidez en la ejecución de obras.

Por último, mencionó, a modo de ejemplo, algunas de las iniciativas más relevantes por región:

Programa Pavimentos Rurales - 2026

Proyectos relevantes Pavimentos Rurales para el 2026

Región	Ruta o rol	Nombre del camino, puente, etc
Arica y Parinacota	A-331	Sector Km 20 – Esquiña
Tarapacá	A-457	Cruce Ruta 5 (Negreiros) – Soga
Antofagasta	B-163	Cruce B-155 (Turi) - Cruce B-145 (Ojo De San Pedro)
Atacama	C-390	Cruce Ruta 5 (Estación Barros Luco) - Bahía Salada
Coquimbo	D-165	Cruce Ruta 5 - El Romeral - Chacay Alto
O'Higgins	I-574 i-566-j i-568 i-526	*Cruce I-572 (Cruce Alcántara) - Rarín - Cruce J-790 (La Quirigua), Sector: Alcántara - Limite Regional (Rarín) *Cruce I-72 - Quesería - Cruce I-566-J *Cruce I-520 (El Quillay) - Cruce I-620 (El Calvario)
Maule	K-660 sr-k-668	Cruce K-60 (Pencahue) Corinto - Tanhuo Cruce K-660 (Tanhuo) - Cruce K-670 (Espinalillo)
Ñuble	N-310 n-296	Cruce N-50 (San Nicolás) Cruce N-70-M (Chicolindo) Cruce N-50 (Pte Esmeralda) - Coipín - Cruce N-70-M
Biobío	O-540 o-550 q-560	Cruce O-48-N (Florida) - Cruce O-550-Q (San Antonio De Dadi) Cruce O-48-N Cancha Los Monteros - Cruce Q-516 (Coihue) Cruce Ruta 146 (Pelecó) - Cancha Los Monteros - Cruce O-540 (Cebadilla)
Araucanía	S-145 s-701	8° Faja - Nancahue 7° Faja - Divisoria Ñuble
Los Ríos	T-790 t-940	Cruce Ruta 5 (La Poza) - Cruce Ruta 208 Cruce Ruta 210 (La Unión) - Cruce T-790 (La Poza)
Los Lagos	U-997	Cruce Ruta 5 (Colonia Ponce) - Quilanto
Aysén	X-423	Cruce Ruta 7 (Villa Manihuales) Cruce X-421 El Gato
Magallanes	Y-85	Cruce Ruta 257ch (Onaisn) - Lago Fagnano - Cordillera Darwin

Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Ampliación Ruta 5, Sector Bifurcación Aeropuerto - Complejo Chacalluta, Región de Arica y Parinacota



Nuevos Proyectos 2026

Mejoramiento pasada urbana rutas 5 y a-27, sector c.

Mejoramiento ruta a-27, sector km 32 al km 40,2.

Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025 – Rutas del Litio y Bioceánica

Mejoramiento ruta B385, Sector Cruce Ruta B-255 – Peine, etapa II, KM 114.800 A km 198.000- Región de Antofagasta



Nuevos Proyectos 2026

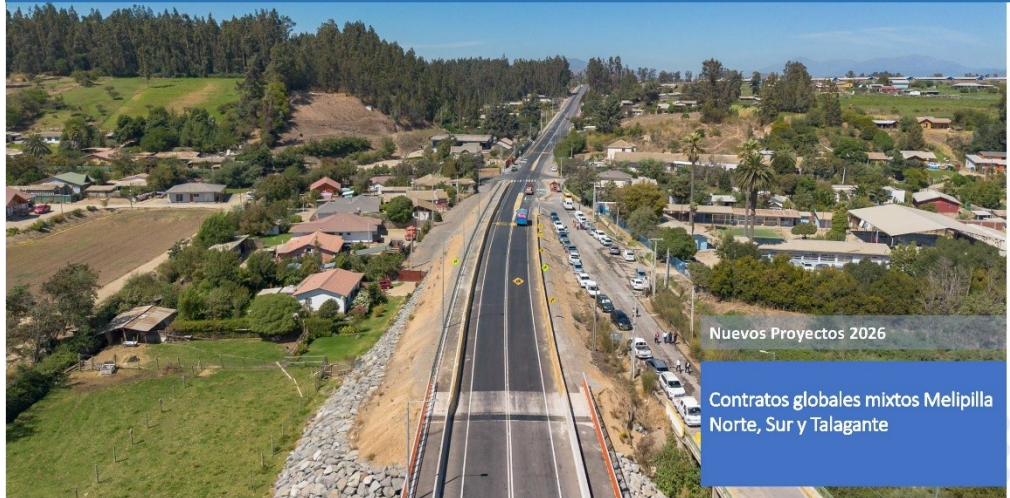
Mejoramiento ruta 23-ch sector:
calama - san pedro de atacama

Mejoramiento ruta 27-ch sector:
san pedro de atacama-paso jama
tramo I



Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Reposición Ruta G-78, Sector Melipilla - Cuncumén- Región Metropolitana.



Nuevos Proyectos 2026

Contratos globales mixtos Melipilla
Norte, Sur y Talagante



Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Ruta j-60, Camino Costera Iloca / Mataquito, en Licanten, Región del Maule



Nuevos Proyectos 2026

Mejoramiento Camino Costero Norte, S: Boyeruca-cr. Ruta J-60

Reposición Pavimento J-60 Sector Rauco Cruce Ruta Costera



Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Pavimentación Ruta N-438, entre el kilómetro 0,000 (intersección con la Ruta N-50, sector Collanco) y el kilómetro 1,950, en el sector de Quirao, comuna de Ninhue, Provincia de Itata, Región del Ñuble



Nuevo Proyecto 2026

Reposición ruta N-59-Q, sector: Chillán – Yungay



Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Ampliación Ruta S-839 Segunda faja al Volcán Villarrica- Araucanía



Nuevos Proyectos 2026

Mejoramiento Putue Bajo Rinconada (S731) Y Cruce Ruta S-91 Rinconada (S727/S731), Villarrica

Mejoramiento Ruta R-86 Sector: Los Sauces-traiguen

Reposicion Puente Chutquen Y Accesos, Melipeuco



Obras Relevantes Específicas Terminadas 2025

Acceso Norte a Coyhaique, Región de Aysén.



Nuevos Proyectos 2026

Construcción conexión Vial Río Tranquilo-Lago Brown-frontera.

Mejoramiento Ruta 7 Sur. Sector: Murta-Puerto Río Tranquilo

Mejoramiento Ruta 7 Puerto Tranquilo, Acceso capilla el Mármol





El **Honorable Diputado señor Schalper** formuló una serie de observaciones y consultas dirigidas al Director Nacional de Vialidad, centradas principalmente en la situación de la Región de O'Higgins y en la necesidad de abordar de manera estructural las rutas de acceso a la montaña.

Comenzó señalando que el presupuesto destinado a la Región de O'Higgins representaba menos del 5% del total de la Dirección de Vialidad, cifra que consideró insuficiente dada la magnitud de los desafíos de conectividad de la zona.

Enseguida, se refirió a la Ruta de la Carretera El Cobre, proyecto en ejecución que —dijo— se mencionaba en la presentación del Director con dos alternativas, una de ellas desde Requínoa. Manifestó que la evaluación que él y los vecinos tenían sobre la ejecución de la obra era muy negativa, calificándola de “desastre” por las dilaciones reiteradas y los inconvenientes que había generado en las comunas de Machalí y Rancagua.

Pidió al Director que informara qué medidas adoptaría la Dirección para asegurar que ese proyecto culmine correctamente y que las nuevas obras no repitieran los mismos problemas, advirtiendo que, de persistir las deficiencias, se evaluaría en conjunto con los diputados del Distrito 15 la presentación de acciones de fiscalización.

Posteriormente, manifestó su inquietud por la ausencia de información sobre el Paso Las Leñas en la presentación del Ministerio. Indicó que no se mencionaba en las láminas dedicadas a rutas fronterizas y solicitó conocer el estado actual del proyecto, los plazos previstos y la responsabilidad institucional que lo estaba gestionando.

En tercer término, abordó la referencia hecha a la ampliación de la Ruta Costanera Norte–Américo Vespucio, correspondiente a la Región Metropolitana, y pidió aclarar en qué consistía exactamente la iniciativa, qué se estaba planificando y qué proyectos concretos figuraban en el Banco Integrado de Proyectos asociados a esa intervención.

Finalmente, planteó un tema de carácter estructural que —dijo— el país no había enfrentado con la seriedad que merecía: la falta de una política nacional sobre rutas de acceso a la montaña.

Explicó que numerosos centros turísticos y faenas laborales dependían de ese tipo de vías y que, a diferencia de lo ocurrido con las rutas costeras o fronterizas, en Chile no existía una estrategia diferenciada ni una normativa específica para su planificación, operación y mantenimiento.

Relató que había solicitado a la Biblioteca del Congreso Nacional un informe en derecho comparado sobre la existencia de normativas de este tipo en otros países, particularmente europeos, donde el turismo de montaña se encontraba plenamente desarrollado.

Señaló que el potencial chileno era extraordinario: en menos de cien kilómetros desde la capital se podía acceder tanto a centros de montaña como al litoral, lo que representaba —en sus palabras— una ventaja geográfica única en el mundo, pero que el país no había sabido aprovechar.

Anticipó que presentaría una indicación para incorporar, dentro de las estrategias del Ministerio de Obras Públicas en materia de Vialidad y Concesiones, un eje específico destinado al desarrollo de rutas de montaña o de acceso a la montaña, con criterios técnicos y administrativos propios.

Cerró señalando que estas rutas tenían características operacionales distintas, con lógicas de acceso y mantenimiento estacional, y que, por lo tanto, merecían un tratamiento especializado dentro de la institucionalidad del Ministerio.

Advirtió que esta sería una prioridad legislativa para él y para un grupo transversal de parlamentarios que representaban territorios con vocación cordillerana.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió a las consultas formuladas por el diputado Schalper.

En primer término, respecto de la Carretera El Cobre, reconoció las dificultades que había tenido la ejecución del contrato anterior y explicó que la Dirección de Vialidad había conformado un equipo multipropósito para abordar los problemas específicos de esa ruta.

Indicó que dicho contrato provenía de una etapa en que los mecanismos de participación ciudadana y las obligaciones de coordinación con empresas de servicios —especialmente de telecomunicaciones— no estaban claramente establecidos. Esa falta de coordinación, señaló, provocó constantes interferencias en la ejecución, ya que las empresas contratistas se encontraban con postes y ductos no removidos, lo que obligó a fragmentar los trabajos en distintos puntos del trazado, generando molestias en la comunidad y demoras significativas.

Para evitar la repetición de esa experiencia, informó que la Dirección estaba implementando un proyecto piloto que contemplaba un periodo inicial de seis meses destinado exclusivamente a resolver las interferencias con servicios y terceros, antes de iniciar las obras principales. Mencionó que este modelo se estaba aplicando actualmente en la Ruta 41-CH, en el norte del país, y que serviría como referente para los nuevos tramos de la Carretera El Cobre.

En relación con el Paso Las Leñas, confirmó que la Dirección mantenía ese proyecto priorizado y que figuraba en la Ley de Presupuestos 2026 con una etapa de prefactibilidad correspondiente al tramo La Rufina–Acceso a Termas del Flaco. Añadió que se trataba de un paso binacional coordinado con las autoridades argentinas y que continuaba formando parte de la planificación estratégica de corredores internacionales.

Sobre la Ruta Costanera Norte–Américo Vespucio, señaló que ese tema correspondía al ámbito de la Dirección General de Concesiones, por lo que sugirió que fuese esa repartición la que entregara los detalles técnicos y de programación.

Finalmente, respecto de las rutas de acceso a la montaña, el Director explicó que buena parte de los corredores y pasos fronterizos administrados por la Dirección ya cumplían ese rol. No obstante, reconoció que existían dificultades en la evaluación social de proyectos, debido a que muchas de estas rutas presentan un uso estacional —con alta demanda en invierno y baja en verano—, lo que a menudo impide que las evaluaciones tradicionales reflejen su verdadero impacto.

Concluyó señalando que sería necesario revisar los criterios de evaluación junto al Ministerio de Desarrollo Social y Familia, de modo de permitir una valoración diferenciada de este tipo de proyectos.

El Honorable Diputado señor Bianchi intervino para expresar una valoración positiva respecto del trabajo desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas, al que calificó como “el motor de Chile”.

Señaló que, en su experiencia, era uno de los ministerios donde existía una mayor disposición al diálogo y colaboración técnica, destacando especialmente la labor de las y los directores, funcionarias y funcionarios del servicio. Agradeció esa actitud y aprovechó la instancia —dijo— para reconocer públicamente el compromiso permanente del equipo ministerial, indicando que, a diferencia de otras carteras, en Obras Públicas había encontrado una gestión fluida y eficiente.

Posteriormente, se refirió a un compromiso pendiente en la Región de Magallanes, vinculado al mejoramiento de la Ruta 9 Norte y la Ruta 252, sector Barrio Industrial–Camino al Aeropuerto, obras asociadas al código BIP 40036436.

Recordó que el proyecto contemplaba una inversión del orden de los 21.000 millones de pesos, incluyendo las caleteras complementarias a la electrificación del sector, y advirtió que se trataba de una zona con alto crecimiento poblacional.

Por esa razón, solicitó encarecidamente a la Ministra de Obras Públicas que se garantizara la asignación de recursos suficientes para iniciar la ejecución durante el año 2026. Explicó que, si no se reservaban fondos en el presupuesto actual, no sería posible licitar en diciembre de 2025, lo que postergaría nuevamente la obra.

Indicó que ya se había reunido con el Seremi de Obras Públicas y con los actores sociales del sector, quienes compartían la misma preocupación, y reiteró su solicitud de que el proyecto se priorizara dentro de la programación presupuestaria para asegurar su licitación y ejecución oportuna.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió a la intervención del diputado Bianchi confirmando que para el año 2026 estaba efectivamente programado avanzar en el primer tramo de la Ruta 9, por lo que el proyecto mencionado se encontraba proyectado dentro del plan de inversiones de la Dirección.

Señaló, sin embargo, que la posibilidad de adelantar la licitación dependía de la coordinación con la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Explicó que el año anterior se había logrado una condición excepcional que permitió adelantar la publicación de algunos proyectos en diciembre, lo cual resultó muy beneficioso, dado que los procesos de licitación de gran envergadura podían demorar hasta diez meses antes de que se generaran los primeros gastos efectivos.

Por ello, indicó que anticipar la licitación era una estrategia positiva, ya que permitía ganar tiempo en la tramitación y en la preparación

técnica de las obras, contribuyendo a que los proyectos iniciaran su ejecución sin demoras una vez aprobado el presupuesto del año siguiente.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** pidió que la respuesta no quedara en términos generales o administrativos, insistiendo en que lo que buscaba era un compromiso concreto por parte de la Ministra de Obras Públicas respecto del inicio de la licitación del proyecto de la Ruta 9 Norte–Ruta 252, sector Barrio Industrial–Aeropuerto de Punta Arenas, durante el mes de diciembre de 2025.

Explicó que este compromiso ya había sido asumido previamente por la propia Ministra, y recalcó la necesidad de cumplirlo efectivamente, dado que, si la licitación no se iniciaba a fines de 2025, el proceso volvería a postergarse.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, precisó que, más allá de la voluntad manifestada por el Ministerio de Obras Públicas, la autorización para iniciar licitaciones anticipadas dependía en última instancia de la Dirección de Presupuestos (DIPRES).

Indicó que la asignación presupuestaria necesaria debía ser aprobada formalmente por esa entidad, la cual mantenía actualmente una política restrictiva respecto de la autorización de nuevas obras que pudiesen generar importantes niveles de arrastre presupuestario para ejercicios futuros.

Sin embargo, señaló que comprendía la relevancia estratégica del proyecto de la Ruta 9 Norte–Ruta 252, sector Barrio Industrial–Aeropuerto de Punta Arenas, y consideró razonable gestionar ante DIPRES una excepción, en atención a las particularidades geográficas y climáticas del sur del país.

Explicó que, dadas las condiciones del terreno y la estacionalidad de las obras en la región, resultaba fundamental anticipar la licitación en diciembre de 2025, aun cuando la ejecución formal se iniciara en 2026, ya que ello permitiría asegurar la continuidad del proyecto y evitar nuevas demoras.

El **analista de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Martín Ortega** expresó su acuerdo con lo planteado.

El **Honorable Senador señor Sandoval** apuntó que, según la información disponible, el déficit global del presupuesto de Vialidad respecto del año 2025 alcanzaba los 202.000 millones de pesos.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, precisó que, al comparar con la Ley de Presupuestos, la disminución era

levemente superior a 200.000 millones, mientras que, si se contrastaba con la ejecución efectiva de 2025, la reducción alcanzaba cerca de 90.000 millones.

A continuación, el **Honorable Senador señor Sandoval**, manifestó su preocupación por que, con un nivel de arrastre del 96%, el margen disponible para financiar nuevos proyectos sería de apenas 4% del total, lo que limitaba de manera drástica la posibilidad de licitar nuevas obras.

Comentó que ese 4% quedaría sujeto a la discrecionalidad de la Dirección de Presupuestos (DIPRES), y recalcó que, en términos prácticos, la actividad económica y de empleo del Ministerio de Obras Públicas para 2026 estaría concentrada en la continuidad de los proyectos ya en curso, sin grandes novedades en materia de inversión nueva.

Pidió conocer el calendario de licitaciones programadas para 2026, subrayando que la información era clave, especialmente ante el aumento de casos en que las ofertas superaban ampliamente los presupuestos oficiales, lo que había provocado que numerosas licitaciones se declararan desiertas. Puso como ejemplo un proyecto de su región —el camino Chacabuco–El Manzano— que se licitó por 19.000 millones de pesos y finalmente se adjudicó por 42.000 millones, es decir, más del doble del monto original.

Por ello, insistió en la necesidad de contar con una planificación precisa para evitar que las obras quedaran sin adjudicar por diferencias de costo tan significativas.

Seguidamente, se refirió al trabajo del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) en la Región de Aysén, particularmente en La Tapera y Lago Verde, transmitiendo una inquietud planteada por la alcaldesa de la comuna, quien había sugerido abrir un nuevo frente de trabajo entre ambos sectores. Indicó que entendía la complejidad técnica de la propuesta, pero estimó pertinente que la inquietud quedara registrada.

A continuación, mencionó la necesidad de mejorar la carretera Coyhaique–Balmaceda, recordando que durante años solo se le había hecho una “recarga” superficial de carpeta, la que terminó siendo retirada porque provocaba daños en los parabrisas de los vehículos. Apuntó que los trabajos en dicha vía consistían, hasta ahora, en soluciones provisionales o “parche”.

Explicó que esa situación resultaba especialmente preocupante, dado que en la zona se estaba construyendo un nuevo aeropuerto en Balmaceda, por lo que era imprescindible mejorar también la conectividad vial hacia él.

Finalmente, planteó la necesidad de retomar el proyecto de conectividad Chile Chico–Jeinimeni–Valle Chacabuco, señalando que había existido un compromiso de realizar un estudio de prefactibilidad, pero que hasta el momento no se registraban avances. Explicó que un trazado histórico de un camino vecinal, que figuraba en antiguos planos del Ministerio de Tierras y Colonización, permitía establecer un circuito alternativo de conexión que resultaría vital en caso de cortes de la Ruta 7, como los ocurridos durante los últimos episodios climáticos.

Indicó que la Ruta 7 había sufrido interrupciones en varios puntos durante el invierno, aunque reconoció la rápida respuesta del equipo de Vialidad en su recuperación. Reiteró, sin embargo, que abrir una nueva conexión por el Valle Chacabuco significaría una mejora estructural de la conectividad austral.

Luego, expresó su preocupación por el estado del Puente Yelcho, recordando que se había modificado su capacidad de carga tras los incidentes recientes, y subrayó que ese tipo de infraestructuras críticas requerían un seguimiento especial para garantizar la seguridad y continuidad de tránsito en la región.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, intervino brevemente para aclarar que la capacidad de carga del Puente Yelcho siempre había sido de 32 toneladas.

El **Honorable Senador señor Sandoval** replicó señalando que comprendía la aclaración. Luego, consultó si el estándar actual para nuevos puentes era de 42 toneladas.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió que, en efecto, los nuevos proyectos de puentes se diseñaban considerando una capacidad estándar de 45 toneladas.

El **Honorable Senador señor Sandoval** continuó señalando que quedaban pendientes algunos antecedentes específicos sobre los puentes Roselot y Palena, respecto de los cuales solicitó información complementaria.

Posteriormente, se refirió al camino Yungay–Bravo, incluido en el listado de proyectos, destacando su importancia estratégica al permitir conectar la comuna de O'Higgins y el área del Campo de Hielo Sur con el resto de la región, eliminando su condición de aislamiento geográfico. Indicó que, si bien se trataba de una obra compleja desde el punto de vista técnico, resultaba fundamental conocer con mayor detalle los estudios y antecedentes existentes sobre su factibilidad.

Finalmente, abordó el tema de la administración directa de obras, señalando que valoraba el mecanismo como una herramienta útil para enfrentar situaciones de baja oferta privada o de precios excesivos en el mercado, pero expresó preocupación por algunos efectos que podía estar generando en su región.

Comentó que le había resultado llamativo que el Gobierno Regional hubiese financiado la compra de maquinaria pesada para Vialidad, incluyendo retroexcavadoras, bulldozers, cargadores frontales y camiones tolva, lo que había despertado inquietud entre pequeños contratistas locales que tradicionalmente participaban en licitaciones de obras menores.

Señaló que esa decisión podía interpretarse como una distorsión del mercado, al destinar recursos regionales a fortalecer la capacidad operativa de un servicio público ya dotado de un presupuesto considerable, en desmedro de prestadores privados que también contribuían al desarrollo económico local.

Concluyó señalando que la administración directa debía mantenerse como un instrumento excepcional, justificado únicamente en zonas donde no existían alternativas privadas viables, y advirtió que debía evitarse su uso como competencia desleal frente a pequeños contratistas.

Recomendó, además, revisar la política de precios y costos aplicados en este tipo de obras, para asegurar que las decisiones del Ministerio no generaran desequilibrios en el mercado regional ni afectaran a los actores locales dedicados a la construcción vial.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió señalando que el camino de acceso al aeropuerto de Balmaceda se encontraba plenamente identificado dentro de la planificación de conservación vial. Explicó que durante el último año se habían ejecutado varios contratos de conservación en ese tramo y que se preparaba una nueva licitación para diciembre, la cual incorporaría 16 kilómetros adicionales, correspondientes al sector más deteriorado, con financiamiento del Gobierno Regional (GORE).

Agregó que, además, existía otro tramo entre el sector El Blanco y el aeropuerto programado para junio del próximo año, también con apoyo presupuestario del GORE. Explicó que, si bien la Dirección contaba con un contrato de conservación vigente, este se destinaba principalmente a reparaciones puntuales o parches, y que los nuevos contratos apuntaban a mejoramientos más integrales de la plataforma vial, con una intervención más profunda del pavimento.

El **Honorable Senador señor Sandoval** interrumpió para precisar que ese tramo correspondía a la Ruta 7, salida de Coyhaique hacia

Balmaceda, y recordó que existía un acuerdo previo según el cual todo el financiamiento de la Ruta 7 debía ser sectorial, sin participación del Gobierno Regional.

Explicó que dicho compromiso se había establecido durante la gestión del exministro señor García, y que el propósito había sido liberar al GORE de financiar obras en la Ruta 7, destinando en cambio esos recursos a la red regional secundaria mediante convenios de programación.

El **Director Pfeiffer** aclaró que dicho acuerdo se refería exclusivamente a los proyectos de mejoramiento mayor —es decir, nuevas obras o ampliaciones estructurales—, mientras que las conservaciones no estaban comprendidas en esa restricción, por lo que los aportes regionales en este caso eran válidos y complementarios.

El **Senador Sandoval** replicó señalando que, más allá de la naturaleza administrativa de los contratos, la Ruta Coyhaique–Balmaceda era una vía estratégica de conexión internacional, por donde circulaba gran parte del transporte de carga de la región, incluyendo el movimiento salmonero hacia Argentina, con destino final en el aeropuerto de Ezeiza.

Sostuvo que, dada su alta transitabilidad, el camino requería una intervención de fondo y no simples conservaciones periódicas. Consideró que parchar tramos deteriorados ya no era una solución suficiente y que era necesario pensar en un proyecto de reconstrucción.

Concluyó que la revisión del Plan Nacional de Infraestructura Pública 2050 podría ser una instancia adecuada para incluir una solución estructural para ese tramo.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, coincidió plenamente con las observaciones del senador Sandoval respecto de la necesidad de una intervención estructural en el tramo Coyhaique–Balmaceda, señalando que se trataba de una zona prácticamente semiurbana, con una alta densidad de parcelas y asentamientos residenciales que habían modificado su carácter original.

Indicó que desde la salida de Coyhaique hasta el Puente El Salto, el área se encontraba semiurbanizada, y que el trazado de la vía presentaba condiciones topográficas complejas, al estar flanqueada por la cordillera, acantilados y el cauce del río, lo que hacía más costoso cualquier tipo de mejoramiento.

Expresó su acuerdo en que, a futuro, sería indispensable repensar integralmente esa ruta, evaluando su condición actual y la posibilidad de estudiar alternativas de trazado, ya sea manteniendo el recorrido existente o definiendo uno nuevo que permitiera mejorar la seguridad y eficiencia del

tránsito. Señaló que esa evaluación debería abordarse dentro de los estudios de preinversión de los próximos años.

Posteriormente, se refirió al trabajo conjunto con el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), destacando su valioso aporte en la ejecución de obras viales, pero advirtiendo que actualmente el organismo se encontraba operando a su máxima capacidad.

Explicó que el CMT había apoyado al Ministerio en proyectos de emergencia, como en la Región de Arica y Parinacota, donde habían intervenido de manera excepcional, pero que su capacidad de maquinaria y personal estaba completamente utilizada.

Por esa razón, informó que en los nuevos contratos la Dirección de Vialidad estaba implementando mecanismos de apoyo externo al CMT, incorporando personal y recursos complementarios para aumentar el ritmo de ejecución de obras.

Retomando el punto del proyecto de conectividad Chile Chico–Jainimeni–Valle Chacabuco, el **Honorable Senador señor Sandoval** recordó que había participado directamente en el proceso de creación del Parque Nacional Patagonia, y señaló que en la resolución que lo estableció se había consagrado expresamente la obligación de resguardar la conectividad, de modo que la declaración del parque no podía significar la pérdida de acceso vial para las comunidades del sector.

Subrayó que este trazado no solo tendría un alto valor ecológico y turístico, sino que completaría un circuito esencial para la Región de Aysén, permitiendo una alternativa de tránsito hacia el sur por una ruta fronteriza y fortaleciendo la conexión de Chile Chico con el resto del territorio.

Destacó además que la Ruta 7 —parte fundamental del recorrido— había sido reconocida por la BBC de Londres como la quinta ruta escénica más hermosa del mundo.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, intervino a continuación para proponer que se formalizara un acuerdo, preguntando si sería posible que el Ministerio de Obras Públicas se comprometiera durante 2026 a crear la ficha de prefactibilidad del proyecto. Aclaró que este proceso no implicaría un gasto significativo durante ese año, pero permitiría iniciar los estudios técnicos y administrativos necesarios para avanzar en su futura ejecución.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, respondió afirmativamente, comprometiéndose a que la Dirección elaboraría la ficha durante el próximo año, incorporando toda la documentación y

antecedentes requeridos para postular el tramo Chile Chico–Laguna Jeinimeni–Valle Chacabuco a la etapa de prefactibilidad.

La **Directora Nacional de Planeamiento, señora María Ángeles Sobarzo**, complementó la información relativa al compromiso asumido sobre el proyecto Chile Chico–Laguna Jeinimeni–Valle Chacabuco.

Señaló que, a través de la Dirección de Planeamiento, el Ministerio mantenía actualmente en ejecución un estudio de análisis de demanda de transporte integral que conectaba las regiones de Aysén y Magallanes, cuyo propósito era evaluar los flujos de movilidad y conectividad interregional en el extremo sur del país.

Indicó que dicho estudio se encontraba vigente y continuaría su desarrollo durante 2026, dado que tenía carácter de arrastre para el próximo ejercicio presupuestario. Añadió que, cuando correspondiera la exposición de su dirección, entregaría mayores antecedentes sobre su alcance y resultados esperados.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, valoró la información, señalando que ese estudio de Planeamiento constituiría un insumo técnico fundamental para el futuro proyecto de prefactibilidad que levantaría la Dirección de Vialidad.

Agregó que comprendía el interés del senador Sandoval por avanzar prontamente hacia la ejecución del proyecto, pero aclaró que contar con la información proveniente del estudio en curso fortalecería la justificación y la priorización del nuevo trazado dentro de la cartera de inversión del Ministerio.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino para formular observaciones específicas al articulado y las glosas presupuestarias de la Dirección de Vialidad, proponiendo ajustes a su redacción para resolver problemas que —señaló— se habían presentado de manera reiterada en terreno.

En primer término, citó el párrafo que establece que “La Dirección de Vialidad podrá, ya sea por contrato de obra pública o compra de servicio, realizar proyectos de conservación, rehabilitación y mejoramiento de huellas y caminos vecinales privados de uso público, previo compromiso formal de la transferencia de la faja respectiva de estos últimos, incluyendo mejoramiento de huellas en sectores limítrofes para facilitar el control de Carabineros y fitosanitario”.

Indicó que, si bien comprendía el objetivo de la norma, en la práctica muchas comunidades rurales se negaban a transferir formalmente la faja de terreno, pese a requerir con urgencia el mejoramiento de sus caminos

para acceder a servicios básicos y mejorar su calidad de vida. Por ello, propuso flexibilizar la exigencia de transferencia formal, de modo que la Dirección de Vialidad pudiera intervenir en estos casos sin exigir ese requisito.

En segundo lugar, se refirió al párrafo que dispone que “con cargo a estos recursos la Dirección de Vialidad podrá ejecutar obras de construcción, mejoramiento y conservación en aquellas zonas urbanas que sean imprescindibles para conectar o dar continuidad al camino público”.

Manifestó que esa disposición resultaba positiva, pero solicitó que se incorporara una excepción explícita que permitiera aplicar esos recursos en sectores donde se proyectaran comités de vivienda, ya que el Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU) exige que los terrenos cuenten con acceso a un camino público como condición para constituir un comité o postular al subsidio habitacional.

Explicó que había casos en que los comités de vivienda estaban ubicados a menos de 100 metros de una ruta principal, pero, al carecer de conexión formal, no podían constituirse ni obtener financiamiento, lo que afectaba directamente el derecho a la vivienda de cientos de familias. Por ello, pidió que se incluyera una flexibilización normativa que permitiera a Vialidad ejecutar accesos o conexiones menores cuando estuvieran destinados a habilitar proyectos habitacionales.

Por último, abordó un punto que —dijo— había generado conflictos en diversas comunas. Citó el texto que establece que “la Dirección de Vialidad, como unidad técnica, establecerá mediante resolución exenta los criterios de prelación y el programa definitivo de proyectos a ejecutar. Con todo, la determinación de los proyectos y programas específicos a financiar podrá corresponder también a dichas municipalidades u otras entidades públicas”.

Explicó que esa redacción confería a los alcaldes la facultad de alterar las prioridades de ejecución, lo que en la práctica había generado tensiones con las comunidades rurales. Mencionó que en varias comunas se habían diseñado y aprobado técnicamente proyectos de ensanche o pavimentación de caminos, pero que al cambiar la administración municipal, el nuevo alcalde modificaba las prioridades o bloqueaba obras previamente gestionadas, lo que derivaba en conflictos políticos y paralización de proyectos.

Por ello, propuso establecer criterios objetivos de prelación, de manera que los caminos con diseño aprobado y condiciones técnicas cumplidas pudieran ejecutarse sin depender de la voluntad política del municipio. A su juicio, esa sería una forma de evitar el uso discrecional o

electoral de la planificación vial y de resguardar la continuidad técnica de los proyectos en beneficio de las comunidades.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, aclaró el alcance de las glosas presupuestarias relacionadas con los caminos que están fuera del ámbito directo de la Dirección de Vialidad.

Precisó que, dentro de la red vial nacional —las denominadas rutas enroladas—, la determinación de prioridades corresponde exclusivamente a Vialidad, aun cuando los municipios planteen sus propias necesidades. En esos casos, la dirección mantiene su programación, salvo que, mediante procesos de participación ciudadana, se identifiquen observaciones relevantes de la comunidad, las cuales pueden motivar la postergación o ajuste de alguna inversión.

Distingue, en cambio, que en los sectores fuera de la red vial nacional, donde los municipios aportan recursos o solicitan ensanches, la decisión depende de ellos, ya que, si no aportan financiamiento, Vialidad no puede ejecutar las obras.

Recordó que los recursos del Ministerio son limitados y que aún solo el 50 % de la red se encuentra pavimentada, por lo cual resulta difícil extender las inversiones a caminos no enrolados, salvo que existan asignaciones especiales.

Explicó también que la ley permite intervenir en zonas urbanas solo cuando se trate de pasos que conecten dos rutas públicas, ya que en esos casos es la propia Dirección la que genera el flujo que justifica la inversión. En cambio, cuando se trata de accesos internos que no conectan con otra vía pública, la competencia recae en el SERVIU u otras entidades urbanas.

Finalmente, aclaró que el requisito de “compromiso formal de transferencia de la faja” busca garantizar que los recursos del Estado se destinen exclusivamente a caminos de uso público, evitando que una vez mejorados, propietarios privados instalen portones o restrinjan el acceso.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, se refirió en detalle a las glosas 5 y 6 del presupuesto de la Dirección de Vialidad, destacando su importancia y agradeciendo que el Ministerio y la Dirección de Presupuestos (DIPRES) hayan recogido observaciones que venía planteando desde anteriores leyes de presupuesto.

Señaló que estas glosas reflejan una visión más integral y territorial del rol de Vialidad, en especial para los sectores rurales, donde —expresó— vive una parte significativa de la población chilena que no cuenta con caminos enrolados en la red nacional.

Valoró positivamente la redacción actual, incluyendo la disposición sobre prelación de proyectos, afirmando que no veía problema en que los convenios suscritos con municipios anteriores deban cumplirse, aun si cambia la autoridad local, puesto que representan acuerdos institucionales formales. Añadió que las nuevas autoridades podrán, en su momento, celebrar nuevos convenios con otras prioridades, manteniendo la coordinación con Vialidad.

Luego leyó parte de la glosa 5, subrayando especialmente el párrafo que autoriza a la Dirección de Vialidad a “realizar proyectos de conservación, rehabilitación y mejoramiento de huellas y caminos vecinales”. Dijo que esta disposición era fundamental para las zonas rurales, y pidió que DIPRES considerara la necesidad de asignar presupuesto específico para este tipo de intervenciones, ya que gran parte de la población vive precisamente junto a caminos de este tipo, más que en las rutas principales de la red nacional.

También valoró el inciso que permite ejecutar obras “en aquellas zonas urbanas que sean imprescindibles para conectar o dar continuidad al camino público”, señalando que ello resolvía un problema histórico: los tramos de caminos enrolados que cruzan zonas urbanas y que antes quedaban fuera del ámbito de Vialidad por la dualidad con los municipios o el SERVIU. Expresó que esta redacción permitiría intervenir también en zonas urbanas cuando se trate de rutas que son caminos y no calles, lo que consideró un avance práctico y jurídico relevante.

A continuación, se refirió a la necesidad de aumentar los recursos destinados a estos fines, explicando que, mediante las glosas, se aumenta la capacidad para realizar trabajos, pero se mantiene el mismo dinero, por lo que sería indispensable crear un presupuesto específico para caminos vecinales y comunitarios, o bien ampliar los fondos de administración directa de la Dirección de Vialidad.

Posteriormente, abordó la situación presupuestaria de la Región del Maule, manifestando preocupación por una disminución del 27% en el presupuesto regional, lo que calificó como un “impacto brutal”. Dijo comprender que parte del aumento anterior se debía a los recursos extraordinarios por las inundaciones, los cuales se ejecutaron en 2025, pero recalcó que, incluso considerando ese factor, la reducción era excesiva.

Comparó las cifras con otras regiones, indicando que Ñuble, con menor extensión territorial, quedaría con 166.000 millones de pesos, mientras que el Maule tendría una cifra similar pese a su mayor tamaño y necesidades. Solicitó una explicación técnica y presupuestaria al respecto.

Asimismo, valoró dos proyectos clave para la región: el mejoramiento del camino costero norte, sector: Boyeruca-Cruce ruta J-60, actualmente en ejecución, cuya licitación —dijo— debía concretarse en el segundo semestre, y; el mejoramiento ruta J-80, sector: Cruce J-60 (Hualañé) - cruce ruta costera, que —advirtió— no aparece en el listado de proyectos 2026, pese a que había sido comprometido. Solicitó confirmación de su inclusión en la cartera definitiva.

Finalmente, planteó la urgencia de avanzar en los cobertizos del Paso Pehuenche, explicando que su construcción era la única forma de garantizar la operatividad permanente del paso fronterizo, asegurando que las cuantiosas inversiones realizadas hasta ahora tengan sentido y cumplan con sus objetivos.

Pidió al Ministerio y a la DIPRES una señal clara de compromiso, incluso explorando acuerdos con el Gobierno Regional, para priorizar el desarrollo de estos cobertizos.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, explicó que la emergencia de los años 2023 y 2024 podía ser la principal causa del aumento excepcional de la inversión en la Región del Maule, ya que dicha zona fue la más afectada por los eventos climáticos, concentrando alrededor del 50% de las emergencias registradas en las tres regiones impactadas.

Indicó que podía remitirse posteriormente el detalle del incremento presupuestario en el Maule derivado de esas emergencias, las cuales —aclaró— aún se encontraban en ejecución.

En cuanto al proyecto de la ruta J-60, tramo Rauco–Cruce Ruta Costera, precisó que sí se encontraba en la cartera programada para el año 2026, pero no figuraba en el listado del proyecto de ley debido a razones administrativas. Explicó que, conforme a la normativa, no es posible incluir en la ley una iniciativa que no cuenta con la Recomendación Satisfactoria (RS), y que al momento de la formulación de la propuesta presupuestaria el proyecto aún no la había obtenido, motivo por el cual no aparece reflejado en el documento oficial.

Insistió en que el proyecto se encontraba plenamente comprometido para el año siguiente, conforme al cronograma establecido, y que por ello estaba considerado para licitación durante el segundo semestre de 2026.

Precisó que la iniciativa ya contaba con su Recomendación Satisfactoria (RS) y que se había completado aproximadamente el 80% de las expropiaciones, financiadas con cargo al presupuesto vigente. Sobre el particular, indicó que se habían pagado más de 1.300 millones de pesos en concepto de expropiaciones.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó a la Dirección de Presupuestos (DIPRES) si existía algún impedimento para refrendar el compromiso de que el proyecto de la ruta J-60, tramo Rauco–Cruce Ruta Costera, quedara efectivamente programado para el segundo semestre de 2026.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la DIPRES, señor Claudio Martínez**, confirmó que no había inconvenientes, indicando que el tema ya se encontraba coordinado con el Ministerio de Obras Públicas, por lo que podía quedar formalmente identificado en la segunda parte de la discusión.

Acto seguido, el **diputado señor Sepúlveda** solicitó que, antes de concluir, se dejara constancia en acta del compromiso adoptado en torno a la Región de Magallanes, consultando al **diputado señor Bianchi**.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** solicitó ratificar el compromiso relativo al mejoramiento de la ruta 9 Norte, incluyendo el proyecto de iluminación y construcción de caleteras, por un monto del orden de 21.000 millones de pesos, con el objeto de que la licitación pueda adelantarse y publicarse en diciembre, permitiendo el inicio de ejecución durante 2026.

El **Jefe de Sector Hacienda, Infraestructura y Transporte de la DIPRES, señor Claudio Martínez**, confirmó nuevamente el compromiso.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, cerró su exposición señalando que, mediante la Administración Directa, la Dirección atiende prioritariamente los caminos vecinales, y los convenios suscritos con municipios en aquellos casos en que las municipalidades aportan materiales.

Explicó que en tales situaciones se aprovecha la maquinaria propia de la Administración Directa para ejecutar las obras, lo que permite intervenir en los proyectos amparados por las glosas recientemente comentadas.

Valoró positivamente la posibilidad de reforzar estas líneas de trabajo y destacó que para el año siguiente se contempla un aumento de recursos, pasando a más de 113.000 millones de pesos destinados a la Administración Directa, lo que —dijo— permitirá seguir atendiendo con mayor intensidad las necesidades de conectividad en sectores rurales, vecinales y en zonas donde se emplazan viviendas sociales u otros asentamientos habitacionales, desde la Región Metropolitana y Valparaíso hasta la Región de Los Lagos.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, manifestó su conformidad con lo expuesto, reconociendo que, si bien los recursos disponibles para la Administración Directa se mantenían en niveles similares, ello implicaba que no se avanzaría con la intensidad deseada.

Destacó, sin embargo, la existencia de convenios vigentes con los gobiernos regionales en materia de caminos básicos, los cuales constituyen —dijo— una cartera importante de proyectos que corresponden a rutas enroladas dentro de la red vial nacional.

Dirigiéndose a la Dirección de Presupuestos (DIPRES), planteó la posibilidad de explorar nuevas fórmulas de financiamiento, particularmente la opción de suscribir convenios entre el Ministerio de Obras Públicas y los gobiernos regionales para caminos vecinales, de modo similar a los mecanismos ya utilizados para los caminos básicos.

Sostuvo que tal alternativa permitiría apalancar recursos regionales y dar una respuesta más oportuna a las demandas de conectividad rural abordadas en las glosas 5 y 6, recientemente discutidas.

Concluyó señalando que la idea quedaría planteada para su análisis posterior, advirtiendo que su eventual implementación requeriría incorporar una glosa específica en el presupuesto de los gobiernos regionales, lo cual —añadió— sería revisado en su oportunidad.

El Honorable Diputado señor Sauerbaum observó que, en el programa 04 del presupuesto de la Dirección de Vialidad, llamaba la atención la baja ejecución registrada en el subtítulo 29, correspondiente a la adquisición de activos no financieros, tales como equipos y programas informáticos.

Consultó al director de Vialidad si esos recursos se encontraban efectivamente comprometidos, si se ejecutarían dentro del ejercicio presupuestario o si, en definitiva, no serían utilizados.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, intervino para precisar que los montos consignados en el subtítulo 29, relativos a equipos y programas informáticos, suelen pagarse en una sola cuota al momento de la adquisición, lo que explica que la ejecución figure inicialmente baja y luego aumente bruscamente cuando se efectúa el pago.

El Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer, confirmó dicha observación, indicando que, aunque el volumen de inversión era reducido, los desembolsos se realizan al cierre, por lo que los recursos serían efectivamente ejecutados dentro del año.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** añadió que ello obedece a la naturaleza de estas adquisiciones, a diferencia de las obras de ejecución prolongada, cuyo avance presupuestario es gradual.

A continuación, el **Honorable Diputado señor Bianchi** solicitó que se informara cuáles obras se verían afectadas por el recorte presupuestario del 14% en la Región de Magallanes, pidiendo que el detalle fuera remitido durante la jornada con el fin de evaluar el impacto específico de la reducción en los proyectos comprometidos para esa región.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, comentó que, sin adelantarse ni pretender responder por el Ministerio de Obras Públicas en términos generales, era posible afirmar que, si se actuaba con la debida coordinación y planificación, ninguna obra relevante quedaría excluida del programa de inversiones.

Explicó que lo que ocurriría, más bien, sería un retraso en la ejecución, dado que el presupuesto de 2026 implicaba una menor capacidad de gasto efectivo durante ese ejercicio.

Subrayó, sin embargo, que lo esencial era garantizar que las licitaciones se realicen dentro del año 2026, aunque la ejecución plena se desplazara al año siguiente.

Agregó que esa era la estrategia clave para asegurar la continuidad de los proyectos, de modo que, aun con una ejecución inicial limitada, quedaran incorporados al presupuesto de 2027.

Concluyó afirmando que, en el contexto presupuestario actual, asegurar la licitación oportuna era la mejor forma de resguardar la continuidad de las obras públicas.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** manifestó que aún no le resultaba del todo claro el punto referido a la implementación de la oficina provincial de Punilla.

Precisó que, tal como se había señalado previamente, la dotación actual ascendía efectivamente a 25 funcionarios, información que había sido confirmada. Sin embargo, consultó al Director Nacional de Vialidad si durante el año 2026 se contemplaba incorporar nuevo personal para completar la planta proyectada.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, explicó que la implementación de la oficina provincial de Punilla se había realizado

con recursos propios de la Dirección de Vialidad, conforme al compromiso asumido junto con la Ministra de Obras Públicas.

Indicó que, a la fecha, la dotación alcanzaba a 25 funcionarios, y que durante el mismo mes se incorporarían dos personas adicionales, con lo cual el año concluiría con un total de 27 trabajadores.

Precisó que para el año siguiente se proyectaba seguir aumentando gradualmente la planta de personal, a medida que fuera posible redistribuir recursos desde otras áreas del servicio.

Aclaró, no obstante, que no podía comprometerse a completar la dotación total de 55 funcionarios durante 2026.

- Sometido a votación el Programa 04 “Dirección de Vialidad” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** señaló que, considerando los compromisos asumidos durante la sesión, votaba a favor.

El **Honorable Senador señor Sandoval** fundamentó su voto afirmando que, más allá de las diferencias regionales, el presupuesto 2026 reflejaba una continuidad en la ejecución, aunque con una fuerte restricción en la apertura de nuevos proyectos, lo que a su juicio limitaba la capacidad de expansión del Ministerio de Obras Públicas. Destacó que dicha situación afectaba el rol del Ministerio en la activación económica y la generación de empleo, advirtiendo que la reducción de 858.000 millones de pesos tendría un impacto considerable. Apuntó la necesidad de mantener atención y seguimiento sobre la ejecución, valorando la importancia de contar a la brevedad con un calendario de licitaciones que permitiera planificar adecuadamente la gestión ministerial. Con esas observaciones y prevenciones, votó favorablemente.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, manifestó que, pese a lamentar la disminución del presupuesto asignado a la Región del Maule, comprendía las restricciones generales del marco fiscal, las cuales impedían negociar o modificar sustantivamente los montos disponibles. Indicó que, si bien existía una merma importante de recursos, se mantenían en ejecución proyectos regionales relevantes, y expresó su esperanza de que los cobertizos del Paso Pehuenche fueran considerados en el trabajo del año 2026.

Destacó, además, que durante dicho ejercicio comenzarían dos proyectos prioritarios para la región, la Ruta Costera en uno de sus tramos y la Ruta J-60, junto con otras iniciativas en curso. Reconoció que parte de la

disminución se explicaba por el cierre del ciclo de obras derivadas de la emergencia, cuyo efecto no era posible sostener en el nuevo ejercicio. Luego, expresó su voto favorable.

- - -

Programa 06 Dirección de Obras Portuarias

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$126.706.233, lo que implica una variación total de -13,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

En su [presentación](#), el **Director Nacional de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, informó sobre el presupuesto 2026 del servicio, señalando que este contemplaba una disminución del 15% en inversión correspondiente al subtítulo 31 y una reducción total cercana al 13%, en comparación con el ejercicio anterior. Explicó que dicha baja obedecía principalmente a que la Dirección había realizado un esfuerzo sostenido por licitar tempranamente durante 2024 un conjunto importante de proyectos, lo que permitió adelantar parte de la ejecución presupuestaria.

Indicó que la gestión presupuestaria del año en curso había sido positiva, alcanzando una ejecución del 60% del presupuesto anual y un 73% sobre la ley, lo que les había permitido avanzar en la licitación de iniciativas relevantes vinculadas a la pesca artesanal y al mejoramiento de bordes costeros.

Destacó que durante el año la Dirección había puesto a disposición de la ciudadanía infraestructura orientada a la protección frente al cambio climático, subrayando como programa principal el relativo a caletas pesqueras artesanales, que incorporaba además un enfoque de género. Mencionó también la ejecución de obras de mejoramiento de bordes costeros y recordó que, junto con la Ministra, el Subsecretario y la Dirección General de Obras Públicas, habían recorrido el país inaugurando diversas obras en beneficio de las comunidades.

Agregó que la Dirección trabajaba además en proyectos de conectividad marítima austral, consistentes en rampas y refugios para pasajeros en zonas australes, y destacó la importancia del componente de conservación de obras, que representaba aproximadamente el 30% de la inversión anual del subtítulo 31.

En cuanto a la clasificación programática, señaló que las líneas de inversión se distribuían entre infraestructura pesquera artesanal, bordes costeros, conectividad, ribera y turismo náutico, entre otras áreas.

Al referirse a los hitos relevantes, mencionó algunos proyectos destacados a nivel nacional, como la adjudicación de Bahía Mansa en la Región de Los Lagos; el proyecto de Chañaral de Aceituno, en la Región de Atacama, incluido dentro del compromiso presidencial de las 17 caletas; y las obras de Puerto Williams y Bahía Fildes, en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, donde se desarrollaban infraestructuras multipropósito en coordinación con el sector aeroportuario.

Posteriormente, se refirió al detalle regional del subtítulo 31, que mostraba la distribución de recursos en todas las regiones del país, con distintas características territoriales.

Finalmente, destacó algunos indicadores de inversión asociados a los compromisos del servicio, señalando que la Dirección mantenía un número significativo de caletas ejecutadas y terminadas, además de otras en proceso de adjudicación u obtención de resolución satisfactoria (RS). Añadió que se continuaba desarrollando una cartera complementaria de conservación de caletas rurales y que, en materia de bordes costeros, se habían intervenido casi siete kilómetros en diversos proyectos de mejoramiento y recuperación de espacios públicos.

Enfatizó que estas obras fomentaban el turismo, la seguridad y la calidad de vida de las comunidades costeras, al tiempo que fortalecían la conectividad marítima, especialmente desde la zona de los ríos hacia el sur, mediante la construcción de rampas, frentes de atraque y refugios. Concluyó indicando que esa exposición correspondía al primero de los dos programas que la Dirección de Obras Portuarias presentaría ante la comisión, quedando a disposición para responder consultas.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, planteó dos temas principales dirigidos tanto al Director Nacional de Obras Portuarias como a los representantes de la Dirección de Presupuestos.

En primer término, sostuvo que —al igual que ocurre con los proyectos de agua potable rural en materia de conservación, mejoramiento o ampliación—, los proyectos de infraestructura portuaria y caletas pesqueras que correspondieran a obras de operación o mejoramiento sobre estructuras ya existentes no deberían requerir una nueva recomendación social (RS) del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Argumentó que muchas de esas iniciativas ya habían cumplido con su evaluación de rentabilidad en etapas anteriores, y que exigir nuevamente ese trámite generaba dilaciones innecesarias.

Como ejemplo, mencionó el caso de la caleta de Pelluhue, donde se habían invertido entre 7.000 y 10.000 millones de pesos en distintos proyectos, incluida una explanada levantada en varias etapas, además de

obras ejecutadas por la fundación Levantemos Chile tras el tsunami. Explicó que, pese a esa inversión, la caleta seguía sin operar plenamente por falta de un espigón, infraestructura que —según señaló— podría construirse con una inversión mucho menor, del orden de 1.500 a 2.000 millones de pesos, y que permitiría poner en funcionamiento un recinto que hoy permanecía subutilizado.

Indicó que esta situación evidenciaba la necesidad de modificar el tratamiento presupuestario para que los proyectos de mejoramiento, ampliación u operación sobre infraestructura existente no requirieran RS, salvo quizás estableciendo una limitación en el monto. Anticipó que ingresaría una indicación para incorporar una glosa específica con ese propósito, aunque antes deseaba conversarla con la Dirección de Presupuestos (DIPRES) para asegurar una redacción adecuada.

Subrayó además que los espigones debían incluirse dentro de esa excepción, ya que eran parte integral de la infraestructura portuaria y resultaban indispensables para su operatividad, por lo que debían recibir el mismo tratamiento que las obras de conservación. En ese contexto, pidió la colaboración de la DIPRES y de la Dirección de Obras Portuarias para consensuar una redacción técnica de la glosa que evitara retrasos y permitiera reponer infraestructura dañada, especialmente considerando los efectos de las marejadas y otras contingencias que afectaban de manera recurrente a las instalaciones costeras.

El diputado señaló que resultaba ilógico que, frente a daños provocados por fenómenos naturales, la reposición de infraestructura que ya contaba con recomendación favorable debiera reiniciar un extenso proceso de evaluación, demorando las soluciones en zonas donde dependía el trabajo de pescadores artesanales.

En segundo término, solicitó al Director Nacional de Obras Portuarias incorporar como compromiso para el año 2026 el desarrollo de un estudio de infraestructura para la caleta de Curanipe, la cual —según explicó— operaba actualmente sobre arena y carecía de condiciones adecuadas para la pesca artesanal, especialmente por el peso de la jibia, recurso que se había convertido en el principal sustento económico del sector.

Indicó que la caleta necesitaba un muelle o una construcción similar que facilitara su operatividad y seguridad, y que además se debía compatibilizar su ubicación con las actividades de surf, muy frecuentes en la zona. Mencionó que la alternativa podría considerar desplazarse algunos metros más allá del punto actual, y que bastaría con asignar un monto mínimo —incluso un millón o diez millones de pesos— en el presupuesto 2026 para iniciar la fase de estudio y dejar el proyecto incorporado formalmente.

Finalmente, pidió el compromiso del Director para visitar las comunidades pesqueras involucradas, particularmente Curanipe y Loanco, así como las obras en ejecución en Los Pellines y en los muelles del río Maule en Constitución, con el objetivo de informar a las comunidades y reforzar el compromiso institucional de avanzar en soluciones concretas una vez aprobada la Ley de Presupuestos.

El Director Nacional de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo, expresó su plena disposición para trabajar en el proyecto de infraestructura de la caleta de Curanipe, señalando que se aplicaría el mismo modelo utilizado en el caso de Los Pellines, donde una iniciativa que permaneció largo tiempo pendiente finalmente había avanzado hasta la fase de ejecución de obras.

Indicó que la Región del Maule ya contaba con una estructura operativa instalada, incluyendo una planificadora asignada, lo que permitiría abordar el estudio desde el ámbito regional sin mayores dificultades. Añadió que existía capacidad técnica y logística suficiente para asumir internamente el desarrollo del estudio requerido y, en caso de que ciertas materias excedieran las competencias directas de la Dirección de Obras Portuarias, se podrían complementar con otras instancias para asegurar el avance del proyecto.

Respecto de la solicitud de visitas a terreno, manifestó total acuerdo, comprometiéndose a coordinar fechas para realizar las inspecciones junto a los dirigentes locales, con el fin de revisar en terreno la situación de las caletas mencionadas y planificar las acciones correspondientes.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, propuso que el compromiso asumido por el Director Nacional de Obras Portuarias respecto de las visitas en terreno se adoptara formalmente como un acuerdo de la Subcomisión, con el fin de otorgarle respaldo institucional y evitar eventuales dificultades en su ejecución.

El Honorable Senador señor Sandoval observó que el presupuesto de inversión de la Dirección de Obras Portuarias registraba una disminución cercana a los 20.000 millones de pesos, cifra que coincidía con los antecedentes revisados.

En segundo término, se refirió específicamente a la situación de la Región de Aysén, solicitando información sobre el estado de las barcasas que operan en el lago General Carrera. Explicó que existía una nave que permanecía fuera de servicio desde hace largo tiempo, y recordó que la Dirección de Obras Portuarias había asumido recientemente su administración. Indicó que, cada vez que la barcaza Tehuelche debía ser retirada para mantención, la comunidad del lago General Carrera quedaba

sin conexión, lo que generaba un problema de aislamiento y afectación directa a los habitantes del sector.

Pidió conocer el estado de avance del proyecto de la nueva nave del Lago General Carrera, con una inversión estimada en 24.000 millones de pesos, así como su fecha de licitación o de inicio de ejecución. Consultó, además, por la nueva nave del Lago O'Higgins, también en ejecución, y por las labores de conservación de las barcazas La Tehuelche y La Pilchero, esta última con reiteradas intervenciones presupuestarias y persistentes problemas técnicos que aún no habían sido completamente resueltos.

El **Director Nacional de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, aclaró que las materias consultadas por el Honorable Senador señor Sandoval correspondían al segundo programa de la Dirección que se analizaría a continuación, referido a la construcción, reparación y mantención de transbordadores.

En síntesis, informó que la nueva nave del Lago O'Higgins ya se encontraba adjudicada, mediante un contrato de diseño y construcción que había iniciado su ejecución, lo que calificó como una muy buena noticia, considerando que anteriormente se habían presentado dificultades con esa barcaza. Señaló que el problema había sido resuelto y que el nuevo contrato se encontraba en plena vigencia.

Respecto de la nueva barcaza del Lago General Carrera, explicó que la Dirección había optado por realizar un trato directo, proceso que se encontraba en su fase final, con la participación directa del Subsecretario de Obras Públicas. Indicó que solo faltaban algunos antecedentes administrativos por parte del astillero para proceder a la firma del contrato, tras lo cual comenzaría la etapa de diseño y construcción de la embarcación.

En relación con la barcaza La Pilchero, detalló que la Dirección había asumido su mantención, tras la cual surgieron observaciones de carácter mayor formuladas por la Autoridad Marítima. Informó que esas observaciones ya estaban siendo abordadas mediante un proceso de licitación, y que, además, se estaban instalando nuevos sistemas de navegación en la nave. Manifestó su expectativa de que durante el primer semestre del próximo año la barcaza quedara plenamente operativa, con todas las condiciones técnicas cumplidas y el correspondiente permiso de zarpe autorizado.

El **Honorable Senador señor Sandoval** valoró que el proceso de adjudicación de la nueva barcaza finalmente estuviera próximo a concretarse, destacando que se trataba de una buena noticia. No obstante, recordó que anteriormente se le había informado que la adjudicación se realizaría en un plazo aproximado de dos semanas, y observó que ya habían transcurrido dos meses desde entonces.

El **Director Nacional de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, reconoció que el procedimiento se había demorado más de lo previsto debido a la tramitología administrativa, aunque precisó que, aun con esa demora, el proceso resultó mucho más ágil que si se hubiese realizado una licitación nueva.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó información al Director Nacional de Obras Portuarias sobre la situación de la caleta de Cobquecura, indicando que, si bien se había ejecutado una obra de mejoramiento, los dirigentes locales manifestaban la intención de seguir proyectando su crecimiento.

Señaló que históricamente la caleta no había contado con condiciones adecuadas para su instalación y desarrollo, lo que había provocado que, en lugar de expandirse, su actividad se redujera progresivamente. Sin embargo, destacó que en la actualidad existía un nuevo ánimo y disposición por parte de la comunidad pesquera para impulsar su reactivación.

En ese contexto, preguntó si era posible planificar una ampliación futura de la infraestructura, considerando el potencial de crecimiento que la caleta ofrecía.

El **Director Nacional de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, confirmó que la Dirección se encontraba trabajando activamente en la caleta de Cobquecura, mediante un proceso de diseño interno. Informó que, unas semanas antes, equipos técnicos de la Dirección habían estado en terreno realizando mediciones y levantamientos de datos, entre ellos estudios de oleaje, trenes de ola y batimetrías, con el propósito de caracterizar adecuadamente la zona, dado que se trataba de un sector costero muy abierto.

Explicó que, debido a esas condiciones, sería necesario proyectar obras de penetración en el mar para conformar pozas. Añadió que el proyecto ya formaba parte de la cartera interna de planificación y que la intención era mejorar integralmente el sitio.

Indicó además que habían sostenido conversaciones con el alcalde de Cobquecura respecto de aspectos ambientales vinculados a la presencia de lobos marinos, así como sobre la posibilidad de ampliar el borde costero. Expresó que el objetivo era diseñar una cartera integrada que abordara de manera conjunta los componentes de borde costero, pesca artesanal y desarrollo local, estableciendo un programa, fechas y cronograma definidos.



Por último, señaló que la Dirección evaluaba si la formulación del proyecto podía realizarse completamente con capacidades internas o si sería necesario licitarla mediante un concurso público

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** complementó lo señalado refiriéndose a las particularidades de Cobquecura, destacando que se trataba de un lugar de gran belleza natural, con un santuario de la naturaleza, condiciones favorables para la práctica del surf y, al mismo tiempo, un potencial económico significativo asociado a la actividad de la caleta pesquera.

Explicó que, en la actualidad, la principal labor productiva de los pescadores locales era la recolección de recursos bentónicos, como remoras y pancoras, pero que existían oportunidades de crecimiento en ese ámbito. Sin embargo, advirtió que dicho desarrollo debía abordarse con especial cuidado ambiental, ya que la comunidad era muy celosa de la protección ecológica del entorno.

Recordó que, en el pasado, se había propuesto la instalación de una planta desalinizadora para enfrentar la escasez de agua en la zona, pero la idea fue descartada por los propios habitantes ante el temor de afectar negativamente el ecosistema costero.

Señaló que, por esa razón, cualquier plan de expansión debía considerar estrictas salvaguardas medioambientales, preservando el valor patrimonial del territorio. Mencionó además que existía una disputa en curso respecto del ingreso de embarcaciones pesqueras industriales a la primera milla marítima, pese a que la ley de pesca establecía límites claros al respecto, situación que había generado preocupación en la comunidad local.

Concluyó manifestando su apoyo a la idea de fortalecer el borde costero y la caleta de Cobquecura, pero insistiendo en que todo avance debía realizarse observando ciertos resguardos.

- Sometido a votación el Programa 06 “Dirección de Obras Portuarias (01, 02)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Programa 07

Dirección de Aeropuertos

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 137.159.766, lo que implica una variación total de -12,3%, respecto del presupuesto del año en curso.

Al inicio de su [presentación](#), la **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, informó que la Dirección registraba una disminución presupuestaria del 12,34% para el año 2026, afectando principalmente las iniciativas de inversión, aunque se habían adoptado medidas para mantener el ritmo de ejecución y evitar la paralización de proyectos.

Explicó que las principales obras en curso eran pocas, pero de gran relevancia. En primer lugar, mencionó el aeropuerto Mataverí, en Isla de Pascua, donde se ejecutarían obras asociadas a la devolución de terrenos a una familia, conforme a un acuerdo alcanzado con el Ministerio de Bienes Nacionales.

En segundo lugar, destacó la segunda etapa del aeropuerto Pichoy, en Valdivia, que daba continuidad a las obras de mejoramiento y ampliación de la infraestructura. Añadió que en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago, se desarrollaban diversas obras de conservación mayor y de construcción en pistas, propias de la complejidad operacional de ese terminal.

Indicó que en el aeropuerto de Balmaceda, en la Región de Aysén, se trabajaba para implementar el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) categoría 1, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad operacional. Mencionó también la conservación de la pista Teniente Marsh, en la Antártica Chilena, calificándola como un proyecto emblemático, dado que constituye la principal vía aérea de acceso a dicho territorio y recibe una cantidad creciente de operaciones nacionales e internacionales.

Precisó que las iniciativas de inversión de la Dirección se distribuían entre estudios básicos, red primaria, red secundaria, red de pequeños aeródromos y puntos de posada de helicópteros, siendo esta última una línea prioritaria. Recordó que existía un compromiso de habilitar 100 puntos de posada de helicópteros al mes de marzo de 2026, meta que ya registraba 85 puntos ejecutados —y posiblemente 86 al momento de su intervención—.

Agregó que, si bien las iniciativas de inversión podían parecer simples, su ejecución resultaba crucial para la expansión y conservación de la infraestructura aérea nacional, ya que, sin un adecuado mantenimiento, la

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) no podría autorizar la operación de los aeropuertos.

Mencionó además el soporte aéreo para emergencias, que incluía un nuevo plan orientado a la atención de incendios forestales, con un proyecto relevante en el aeródromo El Boldo, en Cauquenes, como parte de esa estrategia.

En cuanto a la distribución regional de las inversiones, explicó que algunas regiones presentaban menores montos, dado que habían recibido importantes recursos durante el año en curso y contaban con aeropuertos de menor tamaño. Precisó que en la Región de O'Higgins no se realizarían obras nuevas, salvo aquellas ejecutadas por administración directa, y que en Arica y Parinacota se efectuarían trabajos de conservación tras concluir las obras principales de este año.

La Directora subrayó que, debido a los procesos administrativos, entre la publicación de una licitación y su adjudicación con toma de razón de la Contraloría, podían transcurrir entre seis y diez meses, motivo por el cual algunas obras presentaban rezagos que se arrastraban entre ejercicios.

Informó que, durante 2026, se intervendrían 15 aeropuertos de la red primaria, 39 aeródromos de la red secundaria y 8 nuevas plataformas para helicópteros, metas contenidas en la planificación anual.

Añadió que el Programa de Conservación por Administración Directa (CAD) tendría una baja del 9%, pero que la Dirección podría mantenerse dentro de los márgenes operativos previstos, continuando con las labores de mantenimiento y reparación de emergencia, que abarcan desde bacheos en pistas hasta reposición de cercos perimetrales.

Finalmente, informó que la ley de presupuesto asignaba 2.000 millones de pesos para estas tareas, ejecutadas mediante una estructura operativa distribuida entre Santiago, Biobío, Los Lagos, Aysén y Magallanes, lo que permitía cubrir gran parte del territorio nacional con equipos especializados en obras de conservación y atención de emergencias aeroportuarias.

El **Honorable Senador señor Sandoval** solicitó información más precisa acerca del sistema de aproximación utilizado en el aeropuerto de Balmaceda, indicando que entendía que existían diferentes categorías de dichos sistemas.

La **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, explicó que, en términos sencillos, existían tres niveles principales de sistemas de aproximación: el más básico, que solo contaba con iluminación de apoyo al aterrizaje; el ILS categoría 1; y el ILS categoría 3 —agregando

que también existía la categoría 2, aunque se utilizaba muy poco debido a su escasa diferencia con la categoría 3.

Indicó que el sistema ILS categoría 1, que se implementaría en el aeropuerto de Balmaceda, permitiría aterrizajes con una visibilidad horizontal mínima de 500 metros, mientras que la categoría 3, como el existente en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, permitía operaciones con apenas 50 metros de visibilidad, por lo que requería mayores condiciones técnicas y de terreno.

Precisó que la instalación de un ILS categoría 3 en Balmaceda implicaría expropiaciones adicionales y una inversión significativamente superior, razón por la cual el proyecto se había diseñado para alcanzar inicialmente la categoría 1.

Finalmente, aseguró que las obras en Balmaceda avanzaban conforme al cronograma comprometido por la empresa constructora, y reiteró el compromiso institucional de cumplir con los plazos establecidos.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó a la Directora Nacional de Aeropuertos si existía algún grado de avance o gestión en curso respecto del aeropuerto de la Región de Ñuble.

La **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, informó que existían avances concretos respecto del aeropuerto de la Región de Ñuble, ya que la Dirección se encontraba preparando una licitación para desarrollar un estudio de demanda. Explicó que este análisis era fundamental, pues permitiría definir la dimensión y las características del futuro aeropuerto, sin que ello implicara cuestionar su necesidad, dado que actualmente la región ya contaba con un aeródromo operativo.

Precisó que el estudio de demanda determinaría el tamaño y el enfoque funcional del aeropuerto, y que el proceso se extendería durante todo el año 2026, proporcionando la información técnica necesaria para avanzar en su diseño y planificación posterior.

Añadió que, en paralelo, la Dirección trabajaba en estrecha coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), institución que ya había iniciado conversaciones con las autoridades regionales para habilitar el aeródromo durante las temporadas de invierno, con el objetivo de atender el flujo turístico internacional hacia los centros invernales de Las Trancas y Chillán.

Señaló que dicha habilitación dependía de la aprobación presupuestaria de la DGAC, pero que existía un compromiso institucional para concretarla, lo cual también serviría como evidencia empírica del

potencial de demanda de pasajeros extranjeros, aportando información valiosa para el estudio que la Dirección de Aeropuertos estaba impulsando.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino señalando que la operación internacional implicaría instalar toda la infraestructura de control, incluyendo servicios del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y de la Policía de Investigaciones (PDI). Consultó por la capacidad actual para vuelos internacionales.

La **Directora** confirmó que, efectivamente, todo aeropuerto con operaciones internacionales debía contar con ambos servicios, aunque planteó la posibilidad de un modelo de funcionamiento temporal o estacional, en que el aeropuerto operara con vuelos nacionales durante el año y se habilitara para vuelos internacionales en los meses de mayor demanda turística.

Ante la consulta del diputado sobre la capacidad actual del aeródromo para vuelos internacionales, la Directora reconoció que este era pequeño y que sería necesario ampliarlo. Explicó que, aunque técnicamente era posible recibir vuelos internacionales con las instalaciones actuales —por eso la DGAC había comprometido su habilitación temporal—, no era la condición ideal, ya que los pasajeros no contarían con el nivel de comodidad y servicios deseado.

Concluyó señalando que, pese a esas limitaciones, la iniciativa permitiría demostrar la existencia de una demanda real de turismo internacional, lo que fortalecería la justificación técnica para el desarrollo de un aeropuerto de mayor capacidad en Ñuble.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, intervino señalando que, aunque el tema no correspondía directamente a su ámbito, consideraba que lo más prudente sería avanzar por etapas en el desarrollo del aeropuerto de Ñuble.

Propuso priorizar la habilitación plena de los vuelos nacionales, asegurando su operatividad y regularidad, antes de abordar la posibilidad de vuelos internacionales. Explicó que los pasajeros provenientes del extranjero podrían llegar primero a Santiago y desde allí conectarse con vuelos internos hacia Chillán o Concepción, lo que resultaría más realista en una etapa inicial.

Advirtió que la implementación de vuelos internacionales directos requería una infraestructura mucho más compleja y costosa, y por ello debía ser materia de un estudio técnico detallado.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** explicó que el objetivo de la iniciativa era precisamente evitar las escalas intermedias en Santiago,

ya que actualmente muchos turistas brasileños que visitaban Chile durante la temporada de invierno para practicar esquí debían realizar un itinerario extenso y poco eficiente.

Indicó que dichos visitantes llegaban primero a Santiago, luego debían tomar un vuelo a Concepción y, desde allí, trasladarse por tierra por más de una hora y media hasta llegar a los centros turísticos de Chillán y Las Trancas.

Sostuvo que, si se lograra establecer vuelos internacionales directos hacia Ñuble, se reduciría significativamente el tiempo de viaje, lo que resultaría ideal para fortalecer el turismo invernal, una actividad de alta relevancia económica para la región.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, coincidió parcialmente con lo planteado, señalando que incluso una escala en Santiago —es decir, vuelos internacionales que llegaran al país y luego continuaran directamente hacia Chillán, sin pasar por Concepción— podría representar una alternativa viable.

Sin embargo, advirtió que, en su opinión, el esfuerzo inicial debía concentrarse en consolidar los vuelos nacionales, utilizando aeronaves de menor tamaño y con menores exigencias técnicas e infraestructurales, de modo de poner en marcha el aeropuerto y su operación regular.

Sostuvo que, una vez que el terminal alcanzara un funcionamiento estable en el ámbito nacional, se podría impulsar gradualmente la habilitación para vuelos internacionales, pero estimó que pretender implementar directamente esa categoría no era el camino más prudente.

La **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva,** aclaró que la solicitud planteada por el Gobierno Regional y las autoridades locales de Ñuble apuntaba a habilitar una especie de “aeropuerto internacional momentáneo”, es decir, operar durante un período acotado de aproximadamente dos meses para atender la demanda turística estacional.

Explicó que esta modalidad tendría un carácter transitorio y experimental, permitiendo habilitar el recinto sin transformarlo en un aeropuerto internacional permanente. Añadió que ello también serviría para mostrar al país y a las autoridades sectoriales que se trataba de una experiencia temporal y controlada.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** formuló una consulta a la Directora Nacional de Aeropuertos respecto del aeródromo Cañal Bajo de Osorno, señalando que en la presentación no figuraba mención alguna a su mejoramiento, ni dentro de los proyectos por administración directa ni en el ámbito de concesiones, y solicitó conocer cuál era su situación actual.

La **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, respondió que el aeródromo Cañal Bajo contaba con trabajos de conservación de pista programados, los cuales se ejecutarían por administración directa, asegurando que esa intervención se realizaría de todas maneras. Agregó que, en lo relativo a la Red Sur, el Director General de Concesiones había informado esa misma mañana que la licitación correspondiente sería trasladada para el año 2026.

La **Honorable Diputada señora Veloso** felicitó y agradeció a la Directora Nacional de Aeropuertos por las gestiones realizadas en beneficio del aeródromo de la Región del Maule, y formuló consultas respecto de los recursos asignados al aeródromo El Boldo, en Cauquenes, y del estado del aeródromo Piedra Negra, en la comuna de Pelluhue, subrayando la importancia de este último para el combate de incendios forestales.

La **Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, respondió señalando que tenía una buena noticia y otra también positiva, aunque de desarrollo más pausado.

Respecto de El Boldo, informó que la Dirección de Aeropuertos ya había ejecutado dos etapas de obras, la más reciente correspondiente a la pista, la cual quedó en cruz y en excelentes condiciones para las operaciones de emergencia y combate de incendios forestales. Añadió que, en paralelo, se encontraba en desarrollo un estudio de demanda destinado a evaluar la posibilidad de transformar el aeródromo en un aeropuerto de carga, lo que permitiría diversificar su uso.

Precisó que la Dirección había asumido el compromiso de publicar a mediados de noviembre la licitación para construir el nuevo terminal y la torre de control. Explicó que el terminal tendría características más cercanas a un refugio operativo que a un terminal comercial, adecuado a la escala del recinto, y que la actual torre de control, que había sido moderna en su momento, ya cumplió su vida útil. Indicó que la licitación debería adjudicarse durante el verano o el primer semestre del próximo año, con el objetivo de iniciar obras dentro del plazo comprometido.

En cuanto al aeródromo Piedra Negra, detalló que la pista actual tenía una longitud de 600 metros, mientras que lo ideal para fines de combate de incendios sería ampliarla a entre 800 y 900 metros, lo que implicaría expropiaciones y tala significativa de árboles. Señaló que el proyecto se encontraba en carpeta, pero con un avance más lento, ya que la Dirección había trabajado durante los años 2022, 2023 y 2024 en coordinación con CONAF para priorizar los aeródromos más necesarios para operaciones forestales, y Piedra Negra no figuró entre los prioritarios, dado que existían otros recintos cercanos —como El Boldo— que ya estaban siendo intervenidos.

No obstante, aseguró que el aeródromo Piedra Negra estaba incorporado en los registros de la Dirección de Aeropuertos, y que el servicio conocía su situación y lo mantenía considerado para etapas futuras de trabajo conjunto con CONAF.

- **Sometido a votación el Programa 07 “Dirección de Aeropuertos (01)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

Programa 09 Dirección General de Obras Públicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 20.036.030, lo que implica una variación total de -58,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, inició su [presentación](#) afirmando que el presupuesto para el año 2026 correspondía a un presupuesto de continuidad, destinado principalmente al funcionamiento del servicio. Señaló que las cifras consignadas en la tabla presupuestaria reflejaban esa condición, destacando que no existían definiciones nuevas que justificaran variaciones sustantivas.

Explicó que la disminución observada en el subtítulo 29, relativo a la adquisición de activos no financieros, se debía a la compra de equipos efectuada durante el ejercicio 2025, por lo cual no sería necesario repetir esa inversión en 2026. Agregó que la baja en el subtítulo 33, correspondiente a transferencias de capital, respondía principalmente al término de los proyectos del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo (FIDE).

A continuación, presentó un conjunto de láminas con el objeto de ilustrar la labor desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas durante la actual administración, destacando que el período 2022-2023 había sido particularmente complejo, sobre todo en las regiones del sur, debido a los efectos de la pandemia y al abandono de contratos.

Indicó que, frente a ese escenario, la Dirección General implementó una serie de acciones de mejora en la gestión, entre ellas modificaciones a decretos, ajustes normativos y al sistema de licitaciones y gestión de contratos. Afirmó que estas medidas explicaban la situación de superejecución presupuestaria registrada en 2025, con un 62,5 % ejecutado a septiembre y una proyección de cierre en torno al 72-73 %.

Mostró además gráficos que evidenciaban la recuperación del sistema licitatorio, informando que en 2021 el 27 % de las licitaciones había sido declarado desierto o desestimado, cifra que se redujo a solo un 6 % en 2025, con un promedio actual de cinco oferentes por licitación, lo que — según dijo— demostraba una estabilización del mercado y una mayor precisión en la formulación presupuestaria.

En cuanto a los proyectos FIDE, mencionó tres que estaban prácticamente concluidos: el Complejo Aduanero de Quillagua, el Edificio de Administración de Aduanas de Puerto Aysén y el Complejo Fronterizo de Colchane, además de algunos otros en condición de arrastre.

Entre los desafíos del servicio, señaló la continuidad del trabajo de actualización de los cuerpos normativos, el desarrollo del Sistema de Gestión de Contratos y la modernización del Registro de Contratistas y Consultores.

En el ámbito ambiental, sostuvo que la Dirección General representa al Ministerio en esa materia y destacó la aprobación del Plan de Implementación del Cambio Climático, calificándolo como un hito relevante que quedará en ejecución durante la próxima administración. Añadió que se había reducido significativamente el número de solicitudes de pertinencia ingresadas al Sistema de Evaluación Ambiental, lo que, a su juicio, reflejaba una mejor gestión en sostenibilidad y una mayor agilidad en la ejecución de obras públicas.

Finalmente, informó que dentro de los proyectos emblemáticos en desarrollo se encontraba el aeropuerto de Viña del Mar, actualmente en evaluación ambiental, cuya resolución de calificación ambiental se esperaba obtener durante el año 2025.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino para manifestar su preocupación ante la reducción a la mitad del presupuesto asignado a la Dirección General de Obras Públicas. Señaló que no se había expuesto con claridad el impacto concreto que dicha disminución podría generar en la gestión del servicio.

Indicó que comprendía que la baja podría deberse a modificaciones en los proyectos del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo (FIDE), pero solicitó confirmar si esa era efectivamente la causa principal de la caída presupuestaria.

Expresó su inquietud por la fuerte contracción de la actividad que implicaba pasar de 47.000 millones a 20.000 millones de pesos, sin que se percibiera —dijo— mayor preocupación o alarma institucional frente a tal situación.

Por otra parte, consultó quién era responsable de las modificaciones en los aspectos técnicos del Ministerio, en particular del Manual de Carreteras del MOP, documento —observó— que ha estado largamente pendiente de actualización y ha generado resistencia en distintos ámbitos. Preguntó finalmente cuándo se prevé realizar algún ajuste o revisión de dicho manual.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olgún**, explicó que la disminución del presupuesto obedecía a que el programa FIDE (Fondo de Infraestructura para el Desarrollo) había llegado a su término. Preciso que no se contemplan nuevos proyectos bajo esa modalidad, y que de los seis proyectos FIDE originales, dos ya fueron finalizados, uno está iniciando ejecución —el paso fronterizo de Colchane—, y los restantes continúan en proceso de licitación, incluidos dentro de los proyectos contemplados en la ley. Subrayó que la reducción reflejada en el presupuesto no implica un recorte funcional, sino que responde a la finalización natural del programa FIDE.

Respecto al Manual de Carreteras, informó que la Dirección de Vialidad se encuentra actualmente trabajando en su revisión y actualización.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** hizo notar que, si bien el presupuesto general mostraba una disminución, lo que más le llamaba la atención era que el ítem 01 “Estudios básicos” del subtítulo 31 figuraba con cero asignación para el año 2026.

Preguntó expresamente cuál sería el efecto de esta ausencia de recursos sobre la realización de nuevos estudios y, en consecuencia, sobre la posible generación de proyectos futuros, y la cartera en general.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olgún**, aclaró que la Dirección General de Obras Públicas no ejecuta obras ni estudios directamente bajo el subtítulo 31, ya que ese ámbito corresponde a otros programas, en particular al Programa Buen Vivir, donde se registran las transferencias 3302 y 3303. Explicó que esos recursos se abordan y justifican dentro de dicho programa y no en la partida de la dirección que él encabeza.

Preciso además que, pese a no figurar recursos nuevos en el ítem de estudios básicos, no se afecta la continuidad de los proyectos actualmente en desarrollo.

- **Sometido a votación el Programa 09 “Dirección General de Obras Públicas (01)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

El **Honorable Senador señor Sandoval** expresó su preocupación por la incongruencia entre la reducción significativa del presupuesto global de la Dirección General de Obras Públicas —que disminuye aproximadamente a la mitad respecto del año anterior— y la mantención sin cambios del subtítulo 21, correspondiente a gastos en personal.

Cuestionó cómo se justificaba que la dotación de funcionarios permaneciera igual, pese a la drástica caída de los recursos disponibles.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, respondió que, efectivamente, no existe una rebaja en el subtítulo 21 —es decir, no hay disminución en el gasto de personal, manteniéndose la dotación y funcionamiento del servicio—.

Precisó que la caída global del presupuesto se explica únicamente por la disminución en la ejecución de proyectos, dado que el programa FIDE concluyó y ya no contempla nuevas iniciativas, quedando solo los presupuestos de arrastre correspondientes a las tres obras que aún se encuentran en ejecución o cierre administrativo.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, complementó la explicación señalando que el personal de la Dirección General de Obras Públicas no está vinculado exclusivamente a programas específicos, como el FIDE, sino que corresponde a la dotación histórica y permanente del servicio.

Precisó que, por razones de continuidad institucional y estabilidad laboral, ese personal se mantiene, aun cuando determinados programas finalicen. Agregó que corresponderá a las nuevas autoridades, a partir de marzo, definir los lineamientos futuros, ya sea dar continuidad a iniciativas similares o crear nuevos programas.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, precisó que el personal asociado a un programa específico corresponde al Programa Buen Vivir, identificado como el programa 14 del Capítulo 02.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó su inquietud respecto del Plan de Infraestructura Austral, señalando que le parecía una buena idea separarlo del Plan Buen Vivir, para constituir una estrategia de Estado orientada a la conectividad de la zona austral, comprendiendo Palena, Aysén y Magallanes, lo que calificó como un tema de relevancia nacional.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, precisó que el Ministerio decidió abordar dicha materia dentro del Plan Nacional de Infraestructura, el cual contempla una mirada país con un

conjunto de iniciativas levantadas a nivel territorial. Añadió que el equipo del Plan Buen Vivir se mantiene operativo y con capacidad instalada, por lo que podrá contribuir al trabajo territorial que llevará adelante la Dirección de Planeamiento, en el marco de la implementación general del Plan Nacional de Infraestructura.

- - -

Programa 10 Fiscalía Ministerio de Obras Públicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 4.482.958, lo que implica una variación total de -0,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** dispuso votar sin discusión el programa:

- Sometido a votación el Programa 10 “Fiscalía Ministerio de Obras Públicas” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Programa 11 Dirección de Planeamiento.

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 8.365.900, lo que implica una variación total de -8,5%, respecto del presupuesto del año en curso.

La **Directora Nacional de Planeamiento, señora María Ángeles Sobarzo**, explicó que la Dirección de Planeamiento cuenta con un presupuesto asignado de \$8.365.900.000, lo que representa una disminución del 8,5% respecto del año anterior. Precisó que este recorte se concentra en los gastos corrientes de los subtítulos 21 y 22, principalmente en remuneraciones —por la no contratación de tres profesionales—, viáticos nacionales y funciones críticas, además de ajustes en bienes y servicios asociados al gasto propio del servicio.

Destacó que los desafíos para el año 2026 incluyen la implementación del Plan Nacional de Infraestructura Pública, descrito como una hoja de ruta y planificación estratégica para orientar la inversión y coordinación con otros ministerios. Indicó que este plan busca posicionarse

en todas las regiones, fortalecer la articulación interministerial, realizar seguimiento al cumplimiento de metas e incorporar herramientas tecnológicas avanzadas, como la inteligencia artificial, para optimizar la gestión de información y los reportes ministeriales.

Mencionó que la Dirección trabaja junto a la Academia de Ciencias de la Universidad de Chile, con la participación del Premio Nacional de Ciencias Exactas, Alejandro Maass, para desarrollar dichas herramientas tecnológicas aplicadas a la planificación.

Asimismo, informó sobre la elaboración e implementación del Plan Sectorial de Gestión de Riesgo de Desastre, en coordinación con el SENAPRED, el cual integrará las fases de preparación, mitigación, respuesta y recuperación dentro del ciclo de gestión de infraestructura. Añadió que este enfoque busca incorporar la variable de riesgo como eje transversal en la planificación, ejecución, operación y mantención de las obras, considerando la estacionalidad de los desastres naturales en el país.

Finalmente, anunció la creación de un Observatorio Territorial de Infraestructura Pública, una plataforma estratégica orientada a identificar y optimizar la asignación de recursos, siguiendo el modelo existente en los países de la OCDE, e informó sobre la consolidación de metodologías de análisis multicriterio y el diagnóstico de amenazas siconaturales como parte del proceso hacia la ejecución proyectada para el año 2027.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, recordó la necesidad de avanzar con agilidad en la sesión y observó que la Dirección de Planeamiento presenta una disminución presupuestaria del 22%. Reconoció que esta dirección se dedica principalmente a la formulación de estudios y estrategias, las cuales consideró fundamentales para la gestión del Ministerio.

Solicitó precisar si dicha reducción afecta los proyectos actualmente en desarrollo o si, por el contrario, solo limita la posibilidad de iniciar nuevas iniciativas dentro del ejercicio presupuestario.

La **Directora Nacional de Planeamiento, señora María Ángeles Sobarzo**, aclaró que la disminución presupuestaria no afectaba el trabajo de su área, dado que contaban con siete estudios, de los cuales seis eran de continuidad y uno correspondía a un proyecto nuevo. Valoró la oportunidad de referirse al tema, ya que el nuevo estudio estaba focalizado en la Región del Maule y revestía gran relevancia al encontrarse asociado al paso Pehuenche.

Precisó que dicho estudio se encontraba en proceso de licitación para el año 2025 y que su ejecución comenzaría en 2026. Agregó que, para el presupuesto de ese año, no se contemplaban nuevos estudios adicionales,

aunque las regiones ya estaban levantando iniciativas con el propósito de incorporarlas en la cartera del presupuesto 2027.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó a la Directora Nacional de Planeamiento acerca del nivel de ejecución presupuestaria alcanzado hasta ese momento. Además, pidió confirmar si la disminución en el presupuesto correspondía a, aproximadamente, 8,5%.

La **Directora Nacional de Planeamiento, señora María Ángeles Sobarzo**, explicó que la ejecución presupuestaria se había visto afectada por la suspensión de tres estudios. Indicó que desde el año 2024 mantenían una cartera aproximada de 1.000 millones de pesos destinada a estudios, pero que para el año siguiente solo contaban con 1.027 millones de pesos correspondientes al arrastre, ajustado. Añadió que habían dejado de realizar dos estudios.

El **Honorable Senador señor Sandoval** sugirió disponer de antecedentes del estudio relativo al transporte interregional entre Aysén y Magallanes, considerando que dicha ruta resultaba positiva y había tenido un uso significativo.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, propuso acordar que la Directora Nacional de Planeamiento enviara por correo electrónico los antecedentes del estudio mencionado, con el fin de distribuirlos entre los integrantes de la comisión

- **Sometido a votación el Programa 11 “Dirección de Planeamiento (01)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

Programa 12 Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 317.872.771, lo que implica una variación total de -13,8%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Obras Hidráulicas y el debate producido que se contiene en el acápite del Programa 03:

- **por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda, se acordó dejar pendiente**

este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto.

Programa 13 Dirección de Contabilidad y Finanzas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 11.720.409, lo que implica una variación total de 0%, respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** dispuso votar sin discusión el programa:

- Sometido a votación el Programa 13 “Dirección de Contabilidad y Finanzas (01)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

Programa 14 Infraestructura para el Buen Vivir

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 338.343.249, lo que implica una variación total de -17,3%, respecto del presupuesto del año en curso.

Al iniciar su [presentación](#), el **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olgún**, expuso sobre el Plan de Infraestructura para el Buen Vivir, destacando la continuidad del programa en materia de gasto de personal y de bienes y servicios de consumo, precisando que las variaciones presupuestarias se concentraban en el subtítulo 33, correspondiente a transferencias de capital.

Explicó que dichas transferencias estaban registradas bajo la Dirección General de Obras Públicas, pero que los recursos eran traspasados internamente a los distintos servicios del Ministerio, principalmente a la Dirección de Vialidad y a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, además de algunas iniciativas en la Dirección de Obras Portuarias y en la Dirección de Arquitectura.

Indicó que las variaciones más relevantes correspondían a una disminución del 16% en las transferencias al Gobierno Central y del 28,3% a

otras entidades públicas, lo que explicaba la diferencia en la comparación anual. Recordó que el año anterior la Subcomisión había aprobado la posibilidad de realizar transferencias del subtítulo 33.03 a universidades, incluyendo instituciones no estatales, lo que había permitido establecer nuevos convenios durante el ejercicio.

Señaló que la transferencia 33.02, destinada a los servicios del Ministerio, mostraba una cartera estable respecto de 2025, con disminución solo en la Dirección de Vialidad, en línea con su programación. Explicó que el esfuerzo presupuestario del bienio 2024–2025 se había concentrado en cumplir las metas comprometidas en materia de kilómetros de conservación de caminos y de arranques de servicios sanitarios rurales, razón por la cual se observaba una menor expansión para 2026.

Respecto de la transferencia 33.03, detalló la programación de recursos 2024–2028 dirigida a municipios, universidades estatales y otras instituciones privadas, destacando que todo el proceso se encontraba coordinado con la Dirección de Presupuestos y respondía a la planificación acordada en la ley anterior.

Explicó que el Ministerio había estructurado el Plan de Inversión en Infraestructura del Buen Vivir como parte de una planificación territorial a diez años, inicialmente centrada en las regiones del Biobío y La Araucanía, y posteriormente extendida a Los Ríos y Los Lagos. Señaló que esta planificación formaba parte del trabajo de la Dirección de Planeamiento y del seguimiento presupuestario que realizaba la Dirección General de Obras Públicas.

Indicó que actualmente existían convenios suscritos por un total de 31.000 millones de pesos con universidades, los cuales calificó como una experiencia positiva, valorando el nivel técnico de las contrapartes académicas y la colaboración con las Direcciones de Vialidad y de Obras Hidráulicas. Añadió que los traspasos a municipios alcanzaban los 58.000 millones de pesos, con presencia territorial en las zonas priorizadas por el plan.

Destacó que el programa se desarrollaba mediante un equipo desplegado en terreno, con una metodología participativa que involucraba a autoridades comunales, regionales y comunitarias, lo que había permitido extender la cobertura de intervención de caminos en comunidades rurales y mejorar la integración y conectividad local.

Finalmente, informó que el equipo del Plan de Infraestructura para el Buen Vivir —en el que también participaban profesionales de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres)— estaba analizando la posibilidad de implementar un proyecto piloto en materia de agua potable en sectores rurales aislados, donde no existían opciones de conexión a redes, con el fin

de ampliar la cobertura y dar respuesta a las necesidades de esas comunidades.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** manifestó que su bancada había sido crítica respecto del programa de Infraestructura para el Buen Vivir, señalando que, a su juicio, este se había creado de manera poco justificada. No obstante, puntualizó que, más allá de esa apreciación, el programa presentaba una disminución del 17,3% en todas sus líneas presupuestarias, manteniendo, sin embargo, los honorarios contratados, que correspondían al 11% del total, así como la glosa aprobada en 2024 que facultaba la contratación de asesorías técnicas de apoyo para la elaboración de proyectos.

En ese contexto, el diputado solicitó formalmente que se remitiera por escrito a la Subcomisión el detalle de las instituciones públicas y privadas contratadas para dichas asesorías técnicas, junto con la nómina de las carteras de proyectos elaboradas y el estado de tramitación de los respectivos RS, incluyendo sus códigos BIP.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, agradeció la intervención y respondió que las instituciones con las cuales se habían suscrito convenios para asesorías técnicas en el marco del Programa de Infraestructura para el Buen Vivir eran las siguientes: Universidad del Bío-Bío, Universidad de Chile, Universidad de Santiago de Chile, Universidad de Talca, Universidad de Magallanes, Universidad de Los Lagos y Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM).

Indicó que, en ese momento, no disponía del detalle completo de la cartera de proyectos, pero se comprometió a remitirlo por escrito a la Subcomisión, por intermedio de la Presidencia, con el detalle de cada uno de los convenios suscritos, todos aprobados por la Contraloría General de la República.

Precisó que los convenios contemplaban carteras de proyectos en materias de caminos y de agua potable rural, y que el tipo de trabajos contratados correspondía a diseños específicos —no a estudios generales—, razón por la cual cada iniciativa estaba individualizada y georreferenciada.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, recabó el acuerdo de los integrantes para que se remitiera a la Quinta Subcomisión Mixta de Presupuestos el listado de los proyectos actualmente en ejecución en el marco del Programa de Infraestructura para el Buen Vivir.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** valoró el programa de Infraestructura para el Buen Vivir y manifestó su preocupación por la disminución presupuestaria. Consideró que la Dirección de Presupuestos

debía realizar esfuerzos adicionales para mantener los recursos destinados a esta iniciativa, destacando su impacto directo en la calidad de vida de las comunidades rurales.

Expresó que el programa había permitido transformar caminos de tierra en caminos de ripio y, posteriormente, avanzar hacia conexiones viales asfaltadas, lo que representaba una mejora significativa en materia de conectividad. Afirmó que, gracias a la coordinación entre la Dirección General de Obras Públicas, la Dirección de Vialidad y la Dirección de Obras Hidráulicas, se había logrado un desarrollo más integral, que incluía abastecimiento de agua potable rural y la implementación de sistemas de riego esenciales para la productividad familiar.

Subrayó la importancia de seguir fortaleciendo estas intervenciones en las regiones de La Araucanía, Biobío, Los Ríos y Los Lagos, y sostuvo que era necesario aumentar los recursos destinados a las dos últimas, dado que aún se encontraban rezagadas en comparación con las demás. En ese sentido, instó al Director de Obras Públicas y al Presidente de la Comisión Mixta a revisar la reducción del 17% en el presupuesto del programa.

El Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín, respondió a la Honorable Diputada señora Nuyado señalando que, tal como ella había indicado, el Ministerio había estado trabajando intensamente en el levantamiento de carteras de proyectos, especialmente a través de la Dirección de Vialidad y de la Dirección de Obras Hidráulicas, en particular mediante la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.

Indicó que las regiones de Los Ríos y Los Lagos contaban ya con una cartera en desarrollo y que, gracias a los convenios y transferencias realizados con universidades, se estaban ampliando las iniciativas en elaboración, lo que permitiría incrementar la inversión futura en esas zonas. Explicó que parte de esas nuevas carteras estaría finalizada hacia el segundo semestre del año siguiente, lo que abriría la posibilidad de incorporarlas en la siguiente ley de presupuestos.

En relación con el proyecto piloto en materia de agua potable rural, mencionó que este seguía en revisión por parte de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales y de la Dirección de Obras Hidráulicas.

El Honorable Senador señor Sandoval expresó sus reservas respecto del Programa de Infraestructura para el Buen Vivir, señalando que siempre cabía preguntarse por qué dichas tareas no eran ejecutadas directamente por las unidades competentes del Ministerio, en lugar de canalizarse a través de convenios externos.

Manifestó su preocupación por el crecimiento del gasto en convenios, recordando que estos habían pasado de 2.800 millones de pesos en el año 2024 a 23.000 millones en 2025, y que se proyectaban 27.000 millones para 2026. Dado ese incremento, estimó necesario contar con un detalle desagregado de las transferencias realizadas, especificando a qué municipios, universidades e instituciones privadas se habían destinado los recursos y qué tipo de actividades o proyectos se habían ejecutado en cada caso.

Asimismo, observó que el programa contemplaba un sistema de evaluación distinto del utilizado para los proyectos tradicionales, basado en criterios de costo-eficiencia, y solicitó conocer cuáles eran los proyectos sujetos a esa modalidad y en qué regiones se encontraban radicados. Concluyó reiterando la importancia de disponer de un listado complementario que permitiera transparentar la localización y naturaleza de las iniciativas financiadas bajo dicho esquema.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, se comprometió a remitir a la comisión el detalle completo de los convenios suscritos con las universidades, precisando que cada uno de ellos contenía información exhaustiva sobre los proyectos asociados. Aseguró que el equipo ministerial se encontraba realizando un seguimiento cercano de cada iniciativa, identificando específicamente los proyectos vinculados a vialidad y a agua potable rural. Añadió que el informe sería entregado durante los próximos días.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, dio por acordado el envío del informe solicitado por el Honorable Senador señor Sandoval, junto con la información requerida anteriormente por el Honorable Diputado señor Sauerbaum, señalando que ambos antecedentes deberían estar disponibles antes de la sesión de la Comisión Mixta.

- Sometido a votación el Programa 14 “Infraestructura para el Buen Vivir (02, 06)” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Programa 22 Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 23.736.440.



En mérito de lo expuesto en el debate del Programa 02 de la Dirección de Arquitectura:

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 22, se acordó - por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Diputados señores Sauerbaum, Sepúlveda y Tapia- dejarlo pendiente para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

Programa 23

Administración de Infraestructuras-Dirección de Obras Hidráulicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$11.635.875, lo que implica una variación total de -5,0%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Obras Hidráulicas que se contiene en el debate precedente fue:

- sometido a votación el Programa 23 “Administración de Infraestructuras - Dirección de Obras Hidráulicas (01, 02)”, del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

Programa 24

Administración de Infraestructura-Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$14.831.748, lo que implica una variación total de 12,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Vialidad que se contiene en el debate precedente:

- Sometido a votación el Programa 24 “Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad (01)” resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

Programa 26
Construcción, Reparación y Mantenimiento de Transbordadores

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 18.861.199, lo que implica una variación total de 4,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Obras Portuarias que se contiene en el debate precedente:

- Sometido a votación el Programa 26 “Construcción, Reparación y Mantenimiento de Transbordadores (01, 02)”, del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Programa 34
Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 202.202.297, lo que implica una variación total de 7,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Vialidad que se contiene en el debate precedente:

- Sometido a votación el Programa 34 “Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad (01)” resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Programa 37
Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Aeropuertos

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 4.105.763 lo que implica una variación total de 8,5%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Aeropuertos que se contiene en el debate precedente:

- Y sometido a votación el Programa 37 “Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Aeropuertos (01, 02)”, del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Capítulo 03
Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Programa 01
Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 1.015.503.726, lo que implica una variación total de -26,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto**, inició su [presentación](#) explicando que el presupuesto de su repartición era principalmente de carácter operativo, orientado a asegurar la continuidad de la operación de la Dirección General de Concesiones. Puntualizó que el subtítulo 31 estaba asociado, sobre todo, a compromisos con concesionarias, tales como pagos de subsidios y convenios complementarios que implicaban desembolsos directos, recalcando que, en lo sustantivo, la cartera de proyectos se sustentaba en el aporte de los privados bajo el esquema de asociación público-privada, por lo que las variaciones presupuestarias observadas no ponían en riesgo dicha cartera. Añadió que el presupuesto 2026 ascendía a 1,015 billones de pesos, cifra 26,7% inferior a la del año 2025. Indicó que en el subtítulo 21 no se registraba una disminución relevante, manteniéndose una dotación de 353 funcionarios —lo que desde 2022 suponía un aumento de 75 cargos, incluidos 34 traspasos desde honorarios a contrata—, y que el subtítulo 22 recogía los costos operacionales de las oficinas, mencionando que durante el año anterior la Dirección se había trasladado a dependencias más cercanas al Ministerio, lo que había facilitado el trabajo cotidiano.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, le solicitó focalizar la presentación en los aspectos medulares, omitiendo detalles administrativos, a fin de explicar el impacto de la reducción presupuestaria y revisar la cartera vinculada al trabajo de Concesiones, así como los temas pendientes que habían suscitado dudas.

El **Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto**, continuó su exposición refiriéndose al subtítulo 31, donde se concentraba la

principal rebaja presupuestaria, equivalente a un 38,5%. Explicó que este subtítulo comprendía principalmente compromisos extracontractuales con las concesionarias, es decir, modificaciones de contrato posteriores al proceso de licitación original, expropiaciones y asesorías de inspecciones fiscales.

Precisó que el presupuesto para el año 2026 era de continuidad, orientado a mantener la actual cartera de proyectos, y que la disminución observada no ponía en riesgo su ejecución, dado que el 100% correspondía a proyectos con arrastre comprometido. Añadió que, por ello, no se incluían nuevas compensaciones a las concesionarias.

En cuanto al subtítulo 33, relativo a transferencias de capital, indicó que este se componía principalmente de los pagos del IVA asociado a la construcción y operación de obras concesionadas, calculados para cubrir los compromisos establecidos durante el año 2026.

Posteriormente, detalló la estructura de la cartera vigente, que comprendía 79 contratos de concesión: 44 correspondientes a autopistas urbanas e interurbanas, la red principal de aeropuertos del país, 13 contratos hospitalarios —de los cuales 4 estaban en operación y 20 en construcción—, además del nuevo programa de recintos penitenciarios y otras obras de edificación pública.

Respecto a la cartera de licitaciones en curso, informó que existían nueve proyectos en proceso abierto de licitación, con recepción de ofertas técnicas y económicas en fechas ya fijadas, siete llamados adicionales programados entre fines de 2025 y el primer trimestre de 2026, y nueve más proyectados para el resto de 2026, totalizando una inversión estimada de 11.000 millones de dólares.

Entre los proyectos en licitación mencionó el teleférico Norte–Sur de Santiago, el teleférico Iquique–Alto Hospicio, la cárcel de Copiapó, el tramo Caldera–Antofagasta de la Ruta 5, la planta desaladora de Coquimbo, la Ruta del Piedemonte, los electrocorredores de las rutas 160 y 150, la relicitación del tramo Río Bueno–Puerto Montt de la Ruta 5, y el Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis, todos en distintas etapas de licitación o adjudicación.

Asimismo, anunció dos licitaciones a efectuarse antes del cierre de 2025: la cárcel de alta seguridad Santiago I, separada de un grupo anterior de establecimientos penitenciarios, y los accesos Norte y Sur a Valdivia.

Para el año 2026, señaló una cartera que cubría gran parte del territorio nacional, con proyectos como la nueva concesión del tramo Iquique–Antofagasta de la Ruta 5, las cárceles de Alto Hospicio, La Serena y Calama, la concesión Santiago–Valparaíso (en etapa de precalificación

prevista para el primer trimestre), y la relicitación de la ruta G21, programada para el último trimestre de 2026. Sobre esta última, recordó que el proceso anterior había quedado desierto en 2023, pero que se contaba ya con ingeniería y resolución de calificación ambiental, requiriéndose adecuaciones del modelo de negocio antes de su nuevo llamado.

Agregó otras iniciativas: la segunda concesión de la Ruta 57, el Estadio Techado del Parque O'Higgins (Movistar Arena), el Centro de Justicia de Santiago, la Orbital Norponiente de Santiago, la segunda concesión de la cárcel de Rancagua, el teleférico de Talcahuano, la segunda concesión del tramo Collipulli–Temuco de la Ruta 5, las cárceles de Puerto Montt y Valdivia, y la red aeroportuaria sur, que incluiría los aeropuertos de Tepual, Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy, con lo cual se completaría la red principal de aeropuertos bajo el modelo de concesiones.

Finalmente, presentó el plan quinquenal 2025–2029, que contemplaba 12 contratos de la Ruta 5 y accesos transversales, 27 proyectos de edificación pública y dos nuevas licitaciones aeroportuarias, por un monto total aproximado de 15.000 millones de dólares.

Destacó además que la Dirección mantenía actualmente 46 obras en ejecución, distribuidas en 34 contratos por un total de 13.000 millones de dólares, incluyendo 8 aeropuertos, 20 hospitales, 16 contratos carreteros, un embalse y un teleférico (el Teleférico Bicentenario, actualmente en construcción).

Entre las obras relevantes en desarrollo mencionó el túnel Los Ruiz, que conectará General Velásquez con Américo Vespucio Norte y cuya ejecución iniciaría a fines de 2025, con una inversión de 390 millones de dólares, como contrato complementario de la Autopista Central.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, intervino con tono crítico para comentar que la presentación del Director de Concesiones había sido “un bonito paseo por la Región Metropolitana”, lo que reconoció con ironía al señalar que, si bien comprendía que en dicha zona se concentraba una mayor población y rentabilidad para este tipo de proyectos, estimaba que ya era más que suficiente la concentración de inversiones en esa área.

A continuación, planteó una preocupación específica respecto de la concesionaria “Survías”, indicando que había tenido acceso a un oficio en el que la empresa manifestaba no poder avanzar en las obras complementarias comprometidas dentro del contrato de concesión. Expresó que ello contradecía lo conversado previamente en una reunión sostenida con la misma concesionaria y pidió aclarar qué estaba ocurriendo, pues a su juicio la empresa mostraba desconocimiento o resistencia respecto de los compromisos adquiridos.

Precisó que, según el oficio, la empresa alegaba dificultades vinculadas a un estudio de impacto ambiental, pese a que —afirmó— el proyecto ya contaba con un impacto ambiental acotado y no afectaba áreas protegidas, por lo que, en el peor de los casos, solo correspondía solicitar una consulta de pertinencia ambiental.

Manifestó su inquietud porque aún no se definía una fecha de inicio de las obras de los retornos en Talca, pese a que se había acordado un ajuste temporal a solicitud del alcalde, subrayando que el compromiso debía cumplirse.

Enseguida, abordó un segundo tema relativo a la ubicación de los peajes troncales en la Región del Maule, al que calificó de “injusticia evidente”. Explicó que una persona que viaja desde Parral hacia Santiago debe pagar tres peajes troncales antes de salir de la región, lo que consideró anómalo e ilógico. Detalló que los habitantes de Parral y Retiro se veían especialmente afectados, pues antes de llegar al límite regional con O’Higgins ya habían pagado tres peajes, a los que se sumaba un cuarto en Angostura, dentro de la Región Metropolitana.

El parlamentario sostuvo que la lógica tarifaria estaba distorsionada y que lo razonable sería reubicar el peaje de Longaví en el límite con la Región de Ñuble, de modo de evitar esa carga excesiva.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** intervino para referirse a dos temas vinculados con la concesión de la Ruta 5 Sur, en el tramo comprendido entre Chillán y Talca.

Señaló que, junto a vecinos de los sectores El Barón y La Piedra, había remitido recientemente un oficio al Ministerio de Obras Públicas, tras sostener una reunión con la concesionaria a cargo de la ruta en San Carlos, con el objeto de solicitar modificaciones en la ubicación de los pasos a nivel.

Explicó que el trazado actual dejaba a numerosas comunidades rurales aisladas, debido a que los cruces estaban situados a grandes distancias entre sí, lo que afectaba la conectividad local.

Añadió que, además, se había solicitado —y entendía que la petición había sido acogida— la incorporación de un nuevo acceso desde la Ruta 5 hacia la comuna de Portezuelo, dado que en la actualidad el único ingreso disponible obliga a desviarse hacia Chillán, pasar por debajo de la autopista y luego retroceder, lo cual calificó de extraño.

El diputado enfatizó que Portezuelo posee un importante potencial turístico, especialmente asociado a la actividad vitivinícola.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, consultó si la obra mencionada por el diputado Sauerbaum sería finalmente considerada dentro de la concesión, indicando que revisaría el tema para verificar si existía alguna disposición que permitiera ampliar la zona de cobertura de dichas concesiones.

Sostuvo que las obras concesionadas tienen un impacto real en la vida cotidiana de las personas, por lo que sería deseable extender su ámbito de acción más allá del trazado inmediato de la infraestructura principal. Anunció su intención de presentar una indicación que permitiera ampliar la cobertura de obras de mitigación asociadas a los efectos que generan las concesiones, idealmente en acuerdo con el Ejecutivo, para asegurar una medida coherente y funcional.

El diputado agregó que, a su juicio, la Dirección de Presupuestos y el Ministerio de Obras Públicas mantenían una visión excesivamente restrictiva sobre el alcance de las concesiones, señalando que en contextos de limitaciones fiscales, este mecanismo puede transformarse en una herramienta útil para abordar problemas de conectividad e infraestructura que de otro modo quedarían postergados. Solicitó por ello no reducir aún más el presupuesto del área ni restringir su margen de acción, sino permitir mayor flexibilidad en la ejecución de proyectos con impacto territorial.

Planteó además la conveniencia de incorporar obras complementarias que no estén estrictamente dentro del trazado concesionado, poniendo como ejemplo el caso de la doble vía San Javier–Constitución, que —dijo— podría haberse integrado mediante la agrupación de proyectos o “paquetes” dentro de un contrato existente.

Aludió luego a la Ruta 68, actualmente en licitación, señalando que habría sido pertinente incluir el acceso de Agua Santa a Viña del Mar, una vía de alto flujo vehicular y turístico que se encuentra en condiciones deficientes. Comentó que dicha obra podría haberse incorporado sin mayores dificultades, incluso extendiendo algunos años el contrato de concesión, e instó a buscar soluciones coordinadas con Hacienda para habilitar esa posibilidad.

Expresó que la rentabilidad de la Ruta 68 permitiría absorber inversiones adicionales, y que, en todo caso, era necesario explorar alternativas legales o presupuestarias, incluyendo eventuales modificaciones a la Ley de Concesiones, para habilitar estas medidas.

Finalmente, abordó el problema de los áridos, señalando que las empresas enfrentan serias dificultades para obtener permisos de áridos, tanto en obras públicas como privadas, lo que encarece los proyectos. Propuso analizar la posibilidad de concesionar espacios de cuenca, de modo que el privado ejecute las obras de mantenimiento fluvial a cambio de

derechos de extracción de áridos, en arreglo con la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) y cumpliendo las exigencias ambientales vigentes.

Concluyó señalando que estas alternativas podrían contribuir a mitigar los efectos de la reducción presupuestaria, otorgando al sistema de concesiones un rol más activo y flexible en el desarrollo de infraestructura pública.

El **Honorable Senador señor Sandoval** intervino para formular una consulta relativa al proyecto de tren entre Santiago y Valparaíso.

Comentó que, con el paso del tiempo, el proyecto parecía haber derivado en algo distinto de lo que originalmente se había planteado, y que su desarrollo no había mostrado los avances esperados. Recordó que, al igual que en el caso del Plan Nacional de Infraestructura Pública 2050, el proyecto ferroviario fue presentado como una gran iniciativa de inversión, con cifras millonarias y alta visibilidad mediática, pero que en la práctica su concreción se había visto postergada.

Por ello, solicitó que se aclarara la situación actual de la concesión del tren Santiago–Valparaíso, y en particular las razones del retraso que había experimentado la iniciativa desde su anuncio inicial.

Luego, el **Honorable Diputado señor Sauerbaum** manifestó su preocupación por la disminución del presupuesto general de la Dirección General de Concesiones, que —señaló— registra una caída del 26%, y en particular por la reducción del 38,5% en el subtítulo 31, correspondiente a iniciativas de inversión.

Indicó que esta rebaja resulta inquietante, ya que en dicho subtítulo se imputan partidas relevantes, como las compensaciones derivadas de reclamos ante el Panel Técnico, los subsidios, las concesiones de hospitales y el pago de asesorías a los inspectores fiscales, entre otros compromisos contractuales.

Precisó además que, según los antecedentes de ejecución, durante el año 2024 el subtítulo 31 alcanzó un 80% de ejecución respecto del presupuesto inicialmente aprobado, por lo que no se entendería del todo una reducción tan significativa para el ejercicio siguiente.

Solicitó al Director General de Concesiones que remitiera el detalle de las proyecciones del año 2026 por cada ítem, a fin de identificar dónde se están concentrando los ajustes y qué áreas podrían quedar desfinanciadas.

Finalmente, señaló que en la presentación se mencionaban embalses entre las obras incluidas, pero sin precisar cuáles, por lo que pidió

aclarar qué proyectos específicos contempla esa categoría dentro del presupuesto.

El **Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto**, respondió al diputado Sepúlveda abordando el caso de la concesionaria Survías, encargada del contrato Talca–Chillán, al que calificó como el tema más complejo de los planteados.

Explicó que, tras conversaciones con la empresa, se había acordado iniciar las obras en Talca, proyecto que contaba con aprobación técnica y administrativa, incluyendo la presentación de los desvíos viales al municipio. Sin embargo, el inicio se postergó a solicitud de la propia municipalidad, debido a razones coyunturales vinculadas al Mundial de Fútbol Sub-20, con el fin de evitar congestión vehicular durante el evento.

Relató que, pese a ese acuerdo, la concesionaria comunicó recientemente que no iniciará las obras hasta que se cumplan una serie de condiciones ajenas al contrato, entre ellas la existencia de supuestos riesgos ambientales, los cuales —aseguró— no corresponden a la realidad, según las verificaciones técnicas efectuadas por el Ministerio.

Indicó que el MOP ha mantenido reuniones directas con la empresa, incluso enfrentando dificultades de comunicación derivadas del idioma, y que la carta enviada por Survías, recibida la primera semana del mes de octubre, está siendo analizada por el equipo jurídico de la Dirección de Concesiones, dado que la negativa a iniciar obras constituye un incumplimiento contractual.

Señaló que el Ministerio instruyó formalmente a la empresa a comenzar los trabajos, conforme al acuerdo alcanzado ante la comunidad y el municipio, y que ahora se están evaluando medidas sancionatorias, incluyendo la aplicación de multas, e incluso la eventual configuración de un incumplimiento grave al contrato, dependiendo del resultado del análisis.

Concluyó señalando que la situación está en pleno desarrollo y que se buscará una instancia de diálogo con la concesionaria para intentar revertir su postura, aunque, en caso de persistir el incumplimiento, se adoptarán todas las acciones que la normativa contractual y legal permite.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, comparó el desempeño de Survías con otra concesionaria —la que opera el tramo entre Camarico y Lampa o el acceso al Maipo—, señalando que esa empresa ejecuta múltiples obras sin dificultades, mientras que Survías no ha sido capaz de avanzar en ninguna, manifestando así su molestia por la falta de ejecución en el contrato Talca–Chillán.

El Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto, complementó su intervención anterior refiriéndose nuevamente al conflicto con la concesionaria Survías, responsable del contrato Talca–Chillán.

Indicó que, a juicio del Ministerio, la dificultad de ejecución de la empresa tiene origen en una oferta temeraria, ya que se trató de la primera licitación adjudicada a capitales chinos dentro del sistema de concesiones chileno, y que el monto ofertado resultó inusualmente bajo. Señaló que, si bien la compañía ha operado en otros contratos sin mayores problemas, en este caso no ha logrado responder adecuadamente a las exigencias del proyecto.

Precisó que la situación ha sido analizada también con la Dirección de Presupuestos (DIPRES), buscando alternativas de solución contractual o administrativa, aunque reconoció que ha sido un proceso complejo.

Anunció que la próxima semana el Ministerio comunicará formalmente las primeras medidas adoptadas frente a este incumplimiento, una vez que el equipo jurídico defina las acciones iniciales. Subrayó que el objetivo es evitar llegar a la liquidación del contrato, pues ello afectaría gravemente la continuidad de las obras y perjudicaría directamente a las comunidades beneficiarias.

En relación con la intervención del diputado Sauerbaum, aclaró que los accesos solicitados —como el de Portezuelo— están efectivamente contemplados dentro del proyecto general, incluidos en el diseño de los enlaces de la Ruta 5, y que su ejecución depende de la concesionaria, aludiendo a una empresa que “no ha estado a la altura”. Advirtió, sin embargo, que mientras las obras no se inicien, esas soluciones seguirán postergadas.

Respecto del sistema de cobro de peajes, explicó que con el sistema de relicitaciones de concesiones viales se está avanzando hacia un modelo más equitativo, basado en pago por kilómetro recorrido, similar al utilizado en las autopistas urbanas. De este modo, los grandes peajes troncales serán reemplazados por múltiples pódicos de menor valor, de modo que el costo total por recorrer toda la ruta sea equivalente, pero más justo para quienes transitan solo tramos parciales.

Concluyó reiterando que la Dirección se encuentra particularmente abocado al caso de Survías, que ya ha sido calificado como prioritario, y que las primeras medidas correctivas y sancionatorias serán informadas oficialmente en el transcurso de los próximos días.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, consultó si la glosa que exige a las obras

complementarias de pasar por el Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO) para su evaluación seguía vigente o si sería modificada en la ley de presupuestos en discusión.

El **Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto**, confirmó que dicha disposición se mantiene vigente.

Luego, se refirió a la glosa 5. Añadió que se había previsto perfeccionar su redacción —lo cual fue conversado en una reunión anterior sobre ejecución presupuestaria—, pero que finalmente el texto quedó igual que el del año pasado, por lo que aún existe la posibilidad de revisarla y mejorar su formulación.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta** replicó que, si la intención es mejorarla, la iniciativa debiera provenir del Ejecutivo, señalando que corresponde al Ministerio proponer la redacción perfeccionada, más que al Congreso.

Por su parte, acerca de la ampliación del radio de las concesiones, el **Subsecretario de Obras Públicas, señor Danilo Núñez**, precisó que, en el marco del trabajo conjunto con la Dirección de Presupuestos (DIPRES) para la ley de reajuste, ya se está elaborando una propuesta de actualización de esa glosa, la cual será presentada oportunamente al Congreso.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó dos inquietudes.

En primer lugar, señaló que queda pendiente el tema del tren Santiago–Valparaíso, reiterando su interés en conocer el estado real del proyecto y los motivos de su estancamiento.

Luego, abordó una preocupación recurrente de las comunidades en torno al sistema de concesiones viales y el cobro de peajes o TAG, señalando que la ciudadanía no comprende por qué debe seguir pagando tarifas elevadas incluso después de finalizado el periodo de construcción o amortización de la obra.

Indicó que, según el sentido común de los usuarios, una vez que la concesión ha recuperado la inversión inicial mediante el cobro de peajes, debiera cesar o reducirse significativamente el pago, lo cual no ocurre en la práctica, ya que las tarifas se mantienen altas o incluso aumentan con el tiempo.

Agregó que algunos sostienen que al Estado le conviene mantener la recaudación derivada de las concesiones, lo que contribuiría a alimentar la percepción ciudadana de que se paga “eternamente” por una infraestructura que ya está financiada.

Sobre la conservación de las vías, el Senador también expresó su preocupación por deficiencias en varias autopistas, mencionando como ejemplo los tramos cercanos al aeropuerto de Santiago, donde observó estructuras deterioradas en pasos sobre nivel —con encofrados de hormigón dañados y restricción de tránsito en uno de ellos—, advirtiendo que eventualmente podría ocurrir un accidente grave si no se interviene a tiempo.

Concluyó solicitando al Director de Concesiones que explique públicamente las razones por las cuales los usuarios deben seguir pagando peajes o TAG una vez amortizadas las obras.

El **Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto**, explicó que el proyecto del tren Santiago–Valparaíso se encontraba en fase de preparación de antecedentes para la precalificación, parte del proceso de licitación, y en desarrollo de un estudio integral destinado a resolver las dudas técnicas y definir el modelo a licitar. Señaló que la precalificación se realizaría durante el primer trimestre de 2026, para luego llamar a licitación ese mismo año y recibir ofertas en el transcurso de dicho período, mientras que la ejecución dependería de la tramitación ambiental correspondiente.

En respuesta a las interrogantes del Diputado señor Sauerbaum, específicamente respecto de la rebaja del 38,5 % en el subtítulo 31, aclaró que los subsidios fijos por contrato y los pagos por asesorías e inspecciones fiscales estaban completamente cubiertos para el 2026, al igual que las compensaciones administrativas ya resueltas con las concesionarias. Añadió que lo no incluido en la proyección correspondía a pagos eventuales por demandas judiciales, cuya magnitud varía año a año. Explicó que durante el 2025 se habían cancelado numerosas sentencias pendientes y que actualmente el Ministerio se encontraba al día en esas obligaciones. También detalló que las expropiaciones fueron calculadas con mayor precisión, evitando sobreestimaciones, y que no se preveían compensaciones significativas sin cobertura.

En cuanto a la infraestructura hídrica, precisó que actualmente solo se encontraba en construcción el Embalse Las Palmas, mientras que el Embalse Punilla había quedado sin oferentes en su llamado a licitación. Indicó que el Ministerio estaba enfocando su estrategia en plantas desaladoras, siendo la primera en proceso la de La Serena–Coquimbo, cuya licitación recibiría ofertas en octubre. Anticipó que, de resultar exitosa, se incorporarían tres nuevas desaladoras al plan quinquenal, aún sin ubicación definida.

Finalmente, al responder sobre la razón por la continuidad del cobro de peajes y TAG tras el término de las concesiones, el director explicó que ello obedece a modificaciones o ampliaciones posteriores de las obras —como la instalación de sistemas “free flow” o “Chile sin barreras”— y al crecimiento del parque vehicular, que obliga a ampliar la capacidad de las

rutas. Ejemplificó con la Ruta Santiago–Talca, donde tras 20 años fue necesario agregar terceras y cuartas pistas, además de bypasses en Curicó y San Fernando, generando nuevas inversiones que deben financiarse.

Concluyó que este modelo de concesiones ha permitido al Estado responder a las demandas de conectividad y expansión sin recurrir a financiamiento directo, bajo el principio de que “quien transita, paga”, lo que posibilita mantener y ampliar la infraestructura vial del país conforme al crecimiento de su tráfico y economía.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, observó que, si bien las concesiones generan ingresos al Estado, debería revisarse el equilibrio entre recaudación y beneficio ciudadano. Afirmó que respalda las nuevas concesiones que implican obras efectivas, como la de la Ruta 68, destinada a mejorar los accesos a Santiago mediante túneles y ampliaciones, aunque señaló que faltó incluir el acceso de Agua Santa, en Viña del Mar.

En cambio, expresó dudas respecto de concesiones que no presentan inversiones visibles, citando el caso de Costanera Norte, donde — más allá de la mantención— no se advierten grandes obras nuevas. Recordó además que su extensión hacia el sur corresponde a una nueva licitación, por lo que no forma parte del contrato original.

En ese contexto, planteó la conveniencia de que, en las futuras relitaciones de obras ya ejecutadas, se incorpore una cláusula que reduzca las tarifas de peaje en torno a un 20%. A su juicio, se trata de una señal necesaria hacia la clase media y los automovilistas, reconociendo que las concesionarias deben cubrir sus costos y que el Estado no puede absorberlos directamente, pero proponiendo que, en los casos donde no haya grandes obras nuevas, la ciudadanía perciba una rebaja proporcional.

Concluyó que, aun cuando las rutas eventualmente vuelvan al Estado, los peajes seguirán existiendo como mecanismo de mantención, pero un ajuste tarifario a la baja en las relitaciones sería un gesto relevante.

El Honorable Senador señor Sandoval coincidió en que el mecanismo de concesiones puede entenderse desde el punto de vista técnico, pero advirtió que la percepción ciudadana sigue siendo de incomprensión y molestia. Comparó la situación con la de un propietario que paga un crédito hipotecario durante treinta años y que, una vez terminada la deuda, debe seguir pagando contribuciones de por vida.

Comentó que algo similar ocurre con las autopistas. Señaló que, aunque se entiende la lógica financiera y operativa del sistema, explicarlo resulta difícil frente al sentido común de los usuarios, sobre todo considerando el crecimiento sostenido del parque vehicular.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, preguntó si la concesionaria Survías —a cargo del tramo Talca–Chillán— había sido efectivamente multada por los incumplimientos ya discutidos.

Luego, pidió una actualización sobre el estado del Bypass de Curicó, a cargo de otra empresa concesionaria.

El Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto, respondió que, en efecto, el Bypass de Curicó avanza conforme a lo previsto y destacó que este caso refleja una diferencia de filosofía entre las empresas concesionarias. Explicó que Intervial (actualmente “ISA Vías”) posee una trayectoria de más de dos décadas en el sistema de concesiones, con experiencia en su gestión y cumplimiento, a diferencia de Survía, que recién se incorporó al modelo.

Precisó que el Bypass de Curicó se encuentra actualmente en la etapa de estudio de impacto ambiental, con miras a obtener la resolución de calificación ambiental (RCA) que permitirá iniciar las obras, y que el proceso avanza sin inconvenientes.

Respecto de Survías, confirmó que ya se han cursado varias multas y que existen otras en trámite de resolución. Añadió que el área jurídica del ministerio se encuentra finalizando las resoluciones respectivas, las cuales deben notificarse formalmente a la concesionaria. Finalmente, recordó que el contrato establece umbrales de sanciones, de modo que, al superarse ciertos montos en multas, la empresa puede ser declarada en incumplimiento.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, requirió, para la comisión mixta, un listado de solo las multas efectivamente aplicadas.

El Director General (S) de Concesiones, señor Claudio Soto, aclaró además una consulta anterior sobre Costanera Norte. Señaló que las estructuras dañadas mencionadas por el Senador señor Sandoval, como los pasos sobre nivel, no formaban parte originalmente de la concesión, sino que eran obras antiguas ejecutadas por la Dirección de Vialidad.

Informó que dichos elementos serán incorporados formalmente a la concesión durante 2026, lo que permitirá realizar las reparaciones estructurales tanto de emergencia como definitivas. Explicó también que algunos de los daños detectados provienen del tránsito de vehículos que exceden el gálibo permitido o circulan con maquinaria elevada, lo que ha generado los impactos visibles en la infraestructura.

- Sometido a votación el Programa 01 “Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (01, 04, 06, 07)” del Capítulo 03, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Capítulo 04 Dirección General de Aguas

El Capítulo 04, correspondiente a la Dirección General de Aguas, contiene cuatro Programas: 01, del mismo nombre; 02, Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas; 03, Gestión Hídrica y Organizaciones; y 04, Programa tramitación de expedientes, que fueron tratados de manera conjunta.

Este Capítulo considera ingresos y gastos consolidados por la suma de M\$ 52.578. 596, lo que implica una variación total de -10,2%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, dio inicio al análisis de los programas correspondientes a la Dirección General de Aguas, solicitando al Director que expusiera de manera breve, dado el tiempo acotado de la sesión.

Señaló que, más allá de los aspectos técnicos del presupuesto, existía un problema de fondo de gran gravedad. Recordó que la ley vigente obligaba a todos los titulares de derechos de aprovechamiento de aguas a realizar la reinscripción de dichos derechos, lo que —advirtió— se cumplía razonablemente bien entre los grandes y medianos propietarios, pero no así entre los pequeños, quienes se encontraban en una situación crítica.

Relató, a modo de ejemplo, que cuando ejerció funciones como Secretario Regional Ministerial de Transportes, se había enfrentado a situaciones similares respecto de la regularización de los terminales urbanos, en que por falta de capacidad administrativa o política se optaba por postergar los plazos. Sostuvo que algo semejante estaba ocurriendo ahora con los pequeños regantes, quienes carecían de medios para cumplir con la obligación legal, y que el Estado no podía seguir extendiendo plazos sin abordar el problema estructural.

Luego, expresó que, en su opinión, la Dirección General de Aguas debía asumir un rol más activo y realizar un esfuerzo especial en favor de las comunidades rurales y pequeños propietarios. Propuso replicar la experiencia desarrollada por el Ministerio de Bienes Nacionales, que en su momento había conformado equipos de abogados dedicados a la

regularización de títulos de dominio derivados de la reforma agraria, los clubes deportivos y otras organizaciones. Estimó que un esfuerzo similar era necesario para apoyar la reinscripción de derechos de aguas, puesto que muchos pequeños agricultores, con derechos mínimos —de 0,5 o 1,5 litros por segundo—, carecían de recursos para contratar asesoría jurídica y completar el trámite.

A continuación, indicó que, sin una medida de ese tipo, no existía posibilidad real de avanzar en la aplicación de la ley sin perjudicar a los sectores más vulnerables. Reconoció que implicaría destinar recursos adicionales y probablemente contratar más personal, pero sostuvo que ello era indispensable si se quería evitar que los pequeños quedaran excluidos.

Advirtió que, de no adoptarse una decisión política en esa dirección, el problema persistiría y que eventualmente un futuro gobierno podría aplicar la norma en forma estricta, dejando fuera del registro a quienes no lograran reinscribir sus derechos, lo que tendría consecuencias severas.

Posteriormente, señaló que había solicitado en reiteradas ocasiones la presencia de la autoridad en la región para abordar los problemas que enfrentaban los regantes del Maule, sin haber recibido respuesta, y expresó su molestia por la falta de concurrencia. Recalcó que los temas de aguas no podían abordarse exclusivamente desde Santiago, pues las dificultades reales se manifestaban en las regiones.

Informó que existía una reunión pendiente con una comunidad que enfrentaba un conflicto grave en materia de derechos históricos sobre canales, lo que había derivado en que un propietario particular impidiera el acceso y la operación normal de la infraestructura, afectando a cientos de regantes. Advirtió que se trataba de una situación que también requería una solución legislativa, y que había planteado el problema hacía más de seis meses sin obtener avances.

Concluyó apuntando que, de persistir la falta de respuesta, utilizaría las facultades fiscalizadoras que la Constitución le confería para citar formalmente al Director a la comisión. Reiteró que el objetivo era abordar en conjunto tanto los aspectos presupuestarios como las medidas urgentes necesarias para apoyar a los pequeños agricultores y asegurar su acceso al agua, en particular en zonas donde la escasez era más severa, como en la Región del Maule.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, respondió señalando que efectivamente existían visitas pendientes a la Región del Maule que habían sido comprometidas con el Presidente de la Subcomisión y que se estaba revisando la agenda para concretarlas. Aseguró que no había olvidado dicho compromiso. Explicó que, respecto del

proyecto de ley mencionado, había solicitado a la División Jurídica del servicio que analizara el tema, y que se habían sostenido conversaciones con la Sociedad Nacional de Agricultura sobre la posibilidad de presentar una iniciativa que abordara la constitución de servidumbres de aguas.

Precisó que la alternativa aún se encontraba en evaluación, ya que una modificación legislativa de ese tipo podría generar efectos no deseados sobre las más de 3.500 organizaciones de usuarios existentes en el país, las cuales tendrían que someterse a un nuevo procedimiento legal.

En cuanto al presupuesto 2026, inició su [presentación](#) informando que la principal novedad era la creación de un cuarto programa presupuestario, enfocado en los permisos y autorizaciones que otorga la Dirección General de Aguas, tales como los relativos a derechos de aprovechamiento, cambios de punto de captación, traslados y modificaciones de cauces.

Explicó que el programa 03, creado recientemente en 2025, había sido diseñado para fortalecer la gestión y gobernanza hídrica, concentrando en un solo marco las funciones del Departamento de Estudios y Planificación, con el propósito de potenciar la gobernanza de las cuencas y la elaboración de planes estratégicos de recursos hídricos. El nuevo programa 4, en cambio, se orientaba exclusivamente a los procesos de tramitación y permisos que la Dirección debía resolver, incluyendo aquellos priorizados por los ministerios de Vivienda y Urbanismo y de Economía, especialmente los vinculados a proyectos de inversión.

Agregó que los programas 1 y 2 mantenían las funciones tradicionales del servicio: conservación, fiscalización y operación de la red hidrométrica nacional, mientras que el programa 402 estaba dedicado íntegramente a la operación técnica de dicha red.

En materia de personal, informó que la dotación total no aumentaba, aunque se proyectaba una mejora en las condiciones contractuales de los funcionarios. Durante 2025 existían 46 trabajadores a honorarios, y una parte de ellos —especialmente los que se desempeñaban en los programas 3 y 4— serían traspasados a contrata, lo que explicaba el incremento del subtítulo 21 (Gastos en Personal) en el presupuesto 2026.

Añadió que las regiones con mayor carga administrativa y operativa eran Valparaíso, Maule, Biobío y La Araucanía, debido a la alta demanda de terreno y capacitación derivada de los procesos de regularización de derechos de aprovechamiento de aguas. En esas zonas, explicó, se estaban impulsando campañas informativas y de capacitación dirigidas a pequeños usuarios, bajo el lema “Sigue la corriente del agua y utilízala en regla”, cuyo objetivo era orientar a los titulares sobre el proceso de inscripción y regularización de sus derechos.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, interrumpió brevemente la exposición para referirse a un compromiso adoptado durante la discusión de la Ley de Presupuestos 2025, consistente en incrementar la dotación de la Dirección General de Aguas con el propósito de fortalecer la atención de la ventanilla de permisos que tramita dicho servicio para diversos proyectos. Recordó que ese acuerdo había sido alcanzado con participación de la Dirección de Presupuestos (DIPRES) y formaba parte del acta de la comisión.

Señaló que, según antecedentes proporcionados por el Director Regional de la DGA en la Región del Maule, la dotación actual no correspondía a lo comprometido en esa oportunidad. Indicó que, en dicha región, se había incorporado únicamente un funcionario administrativo, lo que no resolvía los problemas existentes, ya que la mayoría de los permisos requerían revisión técnica y, por tanto, competencia profesional especializada.

Agregó que, además, uno de los profesionales del servicio había asumido la dirección regional, sin que su cargo fuera reemplazado, de modo que, en la práctica, no solo no se había producido el crecimiento comprometido, sino que incluso se había reducido la capacidad profesional del equipo. Afirmó que, al revisar los datos, el presupuesto del subtítulo 21 (Gastos en Personal) en el Maule mostraba un gasto menor al del ejercicio anterior, salvo que la información entregada por el director regional fuera incompleta.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, respondió que el proceso de reemplazo se encontraba en ejecución y que los siete cupos adicionales originalmente contratados a honorarios estaban considerados dentro del traspaso a contrata proyectado para el año 2026.

El **Presidente** replicó que existía un acuerdo formal en acta que contemplaba un incremento efectivo de dotación para determinadas regiones, y preguntó si dicho compromiso se había implementado en los términos acordados.

El **Director** reiteró que el aumento de dotación se había aplicado y que las cifras correspondientes estaban reflejadas en la presentación presupuestaria.

El **Presidente** insistió en que, al menos en el caso de la Región del Maule, el resultado concreto era distinto: un administrativo incorporado y un profesional menos. Requirió entonces una respuesta específica sobre esa región, subrayando que su inquietud no se refería a la exposición general, sino a la situación concreta que afectaba al Maule.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, explicó que en la Región del Maule se habían producido varias bajas temporales de personal debido a licencias médicas y que el servicio se encontraba buscando mecanismos para reemplazar a los funcionarios ausentes con la mayor rapidez posible. Indicó que, en el caso del profesional Enrique Osorio, quien había asumido recientemente la Dirección Regional, se habían dispuesto apoyos para suplir sus funciones anteriores.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, insistió en precisar si el cargo profesional dejado por dicho funcionario había sido efectivamente reemplazado.

El **Director General** respondió que el proceso de reemplazo se encontraba en curso, pero aún no había concluido.

El **Presidente** replicó que, en consecuencia, el resultado práctico era que la región contaba actualmente con menos personal que antes, y que el único ingreso nuevo había sido el de un funcionario administrativo.

El **Director** explicó que existían procedimientos establecidos por el Servicio Civil para realizar los reemplazos, los cuales exigían cumplir con determinadas etapas reglamentarias, como la revisión de antecedentes curriculares y la aplicación de evaluaciones psicolaborales, incluso bajo la modalidad de convocatoria express. Señaló que se estaba siguiendo ese proceso para cubrir la vacante.

El **Presidente** observó que, de acuerdo con la información disponible, el cargo no había sido llamado aún a concurso público y que la vacante llevaba más de tres meses sin cubrirse. Añadió que conocía bien el funcionamiento del sistema y que, mientras los reemplazos no se concretaban, los recursos presupuestarios asociados a esas remuneraciones solían mantenerse disponibles y, con frecuencia, se reasignaban a la Dirección Nacional.

Sostuvo que, en su opinión, eso era precisamente lo que estaba ocurriendo y que los fondos destinados a ese puesto no se habían perdido, sino que estaban siendo utilizados en otros niveles del servicio. Advirtió al Director que la conversación quedaría registrada en acta y pidió especial cautela en las respuestas.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, señaló que, aunque los datos específicos no figuraban en la presentación, aproximadamente un 60% del personal de la Dirección se encontraba destinado en las regiones, mientras que el 40% restante se desempeñaba en el nivel central.



El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, replicó que el punto no era la distribución general del personal, sino la dotación efectiva en la Región del Maule, respecto de la cual existía un compromiso previo, establecido durante la tramitación de la Ley de Presupuestos 2025. Solicitó entonces al Director que precisara cuántos funcionarios adicionales se habían incorporado en esa región desde entonces.

El **Director** respondió que en ese momento no disponía del número exacto.

El **Presidente** indicó que él sí tenía la información, y precisó que en el Maule solo se había incorporado un administrativo y un profesional.

El **Director** replicó que también había funcionarios a honorarios desempeñando labores en la región.

El **Presidente** señaló que esos honorarios ya existían con anterioridad y que no correspondían a nuevas incorporaciones, por lo que la dotación no había aumentado.

El **Director** explicó que se trataba de personal que ingresaba y salía del servicio, y que constantemente debía ser reemplazado.

El **Presidente** insistió en que no había habido crecimiento real de personal.

El **Director** sostuvo que los procesos de contratación no eran sencillos, dado que requerían cumplir con los procedimientos formales ya mencionados.

El **Presidente** replicó que el argumento no correspondía, pues él mismo le estaba entregando los datos concretos y el Director los estaba objetando sin cifras propias.

El **Director** concluyó comprometiéndose a entregar un detalle posterior con los datos exactos sobre los aumentos en la dotación de la Región del Maule, diferenciando entre funcionarios a contrata y a honorarios.

El **Presidente** cerró señalando que, de acuerdo con los antecedentes disponibles, la Dirección General de Aguas no había experimentado ningún aumento efectivo de dotación en el Maule, pese a lo acordado el año anterior.

El **Honorable Diputado señor Tapia** apuntó que las cifras de la Dirección General de Aguas mostraban variaciones porcentuales y en número de dotación que no reflejaban adecuadamente las necesidades

regionales. Manifestó su preocupación por la situación de la Región de Atacama, donde —recordó— la escasez de agua era una problemática estructural y recurrente.

Destacó que la Junta de Vigilancia del Valle del Huasco había realizado una gestión ejemplar en la administración del recurso hídrico, pero subrayó que persistía una falta de acompañamiento técnico por parte de la Dirección General de Aguas. Mencionó como ejemplo el caso reciente del canal Matancilla, donde se estuvo a punto de perder 920 litros por segundo debido, precisamente, a la ausencia de apoyo oportuno por parte del servicio.

El Diputado expresó que, al revisar los datos del presupuesto, Atacama figuraba entre las regiones con menor incremento de dotación, situación que consideró preocupante dada la magnitud de sus desafíos en materia hídrica. Preguntó por qué se había asignado un aumento tan bajo de personal y si existía la posibilidad de reconsiderar dicha distribución.

Concluyó reiterando que el acompañamiento técnico de la Dirección debía ser más estrecho y permanente, en especial en las provincias de Huasco y Copiapó, donde se concentraba una parte significativa de las hectáreas cultivadas y donde la gestión del recurso exigía presencia profesional constante, más allá de las labores administrativas.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, explicó que, conforme a la planificación contenida en el presupuesto 2026, la Región de Atacama contaría con 25 funcionarios en total distribuidos entre los distintos programas del servicio. Detalló que el programa 1 contemplaba 16 funcionarios, el programa 3 incorporaba 4, y el programa 4 sumaba 5, alcanzando así dicha cifra proyectada para el próximo ejercicio.

El **Honorable Diputado señor Tapia** interrumpió para solicitar una comparación con la dotación vigente, preguntando cuántos funcionarios se encontraban actualmente en funciones en la región.

El **Director** respondió que no disponía en ese momento del dato exacto, ya que algunos cargos se encontraban en proceso de concurso, motivo por el cual la información podía variar.

El **Honorable Diputado señor Tapia** solicitó que la información detallada sobre la dotación actual de la Dirección General de Aguas en la Región de Atacama fuera remitida por escrito a la Subcomisión.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó al Director General de Aguas que, antes de la sesión de la Comisión Mixta, remitiera a la comisión toda la información detallada relativa a las dotaciones de personal, sus crecimientos o

disminuciones, y el cumplimiento de los compromisos asumidos durante la tramitación de la Ley de Presupuestos 2025. La propuesta fue acordada por los integrantes de la comisión.

El Presidente advirtió que persistían dificultades con el subtítulo 21 (Gastos en Personal), lo que impedía avanzar en la aprobación de la partida. Propuso, por tanto, dejar pendiente el Capítulo 04, correspondiente a la Dirección General de Aguas, dada la complejidad del debate y la necesidad de contar con antecedentes más precisos.

Planteó además que el problema de los pequeños agricultores debía ser abordado con urgencia, recordando que muchos de ellos, con derechos de aprovechamiento de 0,5 o 1 litro por segundo, no tenían posibilidad real de cumplir con los requisitos de inscripción establecidos en la ley. Subrayó que esta situación debía ser motivo de preocupación para el Estado, ya que afectaba directamente a sectores rurales sin capacidad económica ni técnica para contratar asesoría jurídica.

Propuso que se evaluara la creación de equipos de abogados dependientes de la Dirección General de Aguas que pudieran apoyar los procesos de regularización de derechos antes del año 2027, fecha en que se implementaría plenamente la normativa. Explicó que, sin ese apoyo institucional, el problema persistiría y las comunidades seguirían sin poder inscribirse.

Añadió que, en conversaciones informales, había explorado opciones de abogados interesados en colaborar, aunque reconoció que se trataba de un proceso largo, complejo y con alta rotación profesional, dado el nivel de dificultad técnica y la dispersión de las comunidades de regantes afectadas, muchas de las cuales habían sufrido subdivisiones de terrenos o pérdida de documentación.

- Sometido a votación el Capítulo 04, y todos sus Programas, se acordó -por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Diputados señores Sauerbaum, Sepúlveda y Tapia- dejarlo pendiente para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

Programa 01 Dirección General de Aguas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 36.900.711, lo que implica una variación total de -25,1%, respecto del presupuesto del año en curso.



Programa 02
Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 3.497.046, lo que implica una variación total de -4,2%, respecto del presupuesto del año en curso.

- - -

Programa 03
Gestión Hídrica y Organizaciones

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 6.073.688, lo que implica una variación total de 8,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

Programa 04
Programa Tramitación de expedientes

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 6.107.141.

En consideración al debate y presentación del Director General de Aguas ya reseñado con motivo del análisis general del Capítulo 04 Dirección General de Aguas y:

- Sometidos a votación los 4 Programas, se acordó -por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Diputados señores Sauerbaum, Sepúlveda y Tapia- dejarlos pendientes para ser tratados por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

- - -

Capítulo 05
Programa 01
Instituto

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 3.256.446, lo que implica una variación total de -0.4%, respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** dispuso votar sin discusión el programa:

- Sometido a votación el Programa 01 “Instituto Nacional de Hidráulica (01)” del Capítulo 05 resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

Capítulo 07
Programa 01
Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 18.048.099, lo que implica una variación total de -0,8%, respecto del presupuesto del año en curso.

Al iniciar su [presentación](#), el **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, explicó que el presupuesto propuesto para el año 2026 correspondía esencialmente a un presupuesto de continuidad, que permitía mantener las funciones esenciales del servicio sin variaciones significativas respecto del ejercicio anterior.

Indicó que los dos subtítulos más relevantes para la superintendencia eran el 21 (Gastos en Personal) y el 22 (Bienes y Servicios de Consumo), ambos con leves disminuciones de 0,1% y 6,0%, respectivamente. Señaló que el presupuesto permitía garantizar la continuidad operativa y fiscalizadora del organismo, pese a una pequeña baja en términos reales.

Destacó que para el año 2026 la superintendencia enfrentaría desafíos relevantes en materia tarifaria y fiscalizadora, pues debía realizar procesos de tarificación de empresas sanitarias que afectaban a más de dos millones de familias, abarcando regiones como Coquimbo, O’Higgins, Maule, Ñuble, Biobío, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

Añadió que también continuaría la implementación de la Ley N° 20.998 sobre Servicios Sanitarios Rurales, con 152 estudios tarifarios programados, y la fiscalización de 756 servicios rurales medianos y mayores, además de labores de capacitación y preparación dirigidas a 1.690 comités y cooperativas del segmento menor.

En cuanto a las funciones fiscalizadoras, explicó que por primera vez se aplicarían las disposiciones del artículo 35 bis de la Ley General de Servicios Sanitarios, que obliga a las empresas a compensar a los usuarios ante interrupciones del suministro de agua potable o aguas servidas. Asimismo, se fiscalizaría el cumplimiento de los nuevos límites de

sobreconsumo, aplicables inicialmente a Aguas Andinas y Esval, y posteriormente al resto de las sanitarias.

Luego, resaltó que la superintendencia había elevado los estándares de respuesta ante emergencias, estableciendo como exigencia que, ante roturas de matrices o filtraciones en la vía pública, las empresas debían atender en un máximo de seis horas y dar solución definitiva en seis días, aun cuando no existiera corte efectivo del servicio a los usuarios.

Explicó que el presupuesto también contemplaba una iniciativa de inversión de \$530 millones destinada a la remodelación de las dependencias centrales de la superintendencia, particularmente para habilitar nuevos espacios de trabajo y salas de reunión.

Por último, en el contexto de la seguridad hídrica, informó que el sector sanitario estaba impulsando proyectos de reúso de aguas servidas tratadas y plantas desaladoras en distintas regiones del país. Entre ellos mencionó la planta de reúso de Antofagasta, el proyecto de La Serena-Coquimbo, el Proyecto Retorno Maipo de Aguas Andinas y la planta desaladora de Arica.

Agregó que, además, se habían licitado proyectos de desalación en Coquimbo y se inauguró la ampliación de la planta desaladora de Antofagasta a comienzos de 2025, lo que reflejaba el esfuerzo conjunto del sector por asegurar nuevas fuentes de agua frente a la escasez hídrica.

El **Honorable Diputado señor Tapia** valoró los proyectos expuestos por la Superintendencia de Servicios Sanitarios, especialmente aquellos vinculados a la instalación de plantas desaladoras, pero manifestó su preocupación por la situación que afectaba a diversas localidades rurales del sector sur de la comuna de Vallenar, en la Región de Atacama, tales como Domeyko, Cachiyuyo e Incahuasi, junto con sus zonas aledañas.

Explicó que dichas comunidades enfrentaban frecuentes cortes de agua potable, ya que el suministro dependía de fuentes subterráneas de baja capacidad. Indicó que desde hace varios años existía un compromiso regional de avanzar en la construcción de una planta desaladora para ese sector, compromiso que —advirtió— no aparecía contemplado en el programa presupuestario para 2026.

El Diputado expresó que se trataba de un problema estructural y grave, pues los sistemas de abastecimiento actuales resultaban insuficientes incluso para el consumo doméstico. Detalló que el traslado de agua desde Vallenar hasta Domeyko implicaba más de 50 kilómetros de distancia, y que, aunque en ocasiones se recurría a fuentes alternativas como El Trapiche, estas tampoco alcanzaban para cubrir la demanda local.

Solicitó que se evaluara la posibilidad de incluir la construcción de una planta desaladora en ese sector dentro de la planificación presupuestaria o de los programas de inversión del año 2026, destacando que se trataba de una de las zonas más críticas de Atacama en materia de escasez hídrica.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, consultó al Superintendente de Servicios Sanitarios si la eventual instalación de dicha planta se encontraba bajo la competencia o financiamiento de su institución.

El Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas, respondió que la instalación de una planta desaladora en el sector sur de Vallenar no correspondía a la competencia directa de la Superintendencia, puesto que esta solo podía formular exigencias a las empresas sanitarias urbanas. Aclaró que las localidades de Domeyko, Cachiyuyo e Incahuasi, mencionadas por el diputado, correspondían a sistemas de Agua Potable Rural (APR) o comunidades rurales, por lo que su administración y desarrollo dependían de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales del Ministerio de Obras Públicas.

Indicó que, si bien no conocía en detalle la situación puntual de las tres localidades señaladas, podía informar que en el valle de Vallenar y hacia la zona costera, se estaban ejecutando proyectos para fortalecer las fuentes subterráneas de la concesión sanitaria urbana, mediante la habilitación de nuevos pozos.

El Superintendente planteó que sería posible evaluar si las nuevas fuentes subterráneas generaban holguras que permitieran apoyar a los APR cercanos a través de conexiones o abastecimientos complementarios, tal como ya se había hecho en otros puntos del país.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, propuso que, como acuerdo de la Quinta Subcomisión, se realizara una reunión en terreno en la Región de Atacama, con la participación de la Superintendencia de Servicios Sanitarios, la Dirección de Obras Hidráulicas y la empresa sanitaria concesionaria correspondiente, con el fin de coordinar esfuerzos y determinar claramente las responsabilidades de cada institución en relación con las necesidades de agua potable en las localidades mencionadas por el Diputado Tapia. Sugirió que el propio diputado pudiera acordar la fecha y hora del encuentro, dejando constancia de que la gestión se adoptaba como acuerdo formal de la subcomisión.

Posteriormente, el Presidente planteó una reflexión de carácter más general sobre el futuro del sistema sanitario nacional, tanto en lo relativo al abastecimiento de agua potable como al saneamiento y tratamiento de aguas servidas. Reconoció que, si bien históricamente había mostrado reticencia hacia los modelos de concesión sanitaria, la realidad actual

obligaba a revisar esa posición y considerar alternativas mixtas que permitieran enfrentar los desafíos del sector rural.

Explicó que muchos comités habitacionales situados fuera del radio urbano se encontraban solicitando la aplicación del artículo 52 bis de la ley general de servicios sanitarios, con el propósito de que las empresas concesionarias pudieran acogerlos y así viabilizar sus proyectos de vivienda. Destacó que, en la práctica, la falta de soluciones sanitarias completas — agua y alcantarillado— estaba frenando el desarrollo habitacional rural, ya que los comités no contaban con la capacidad técnica ni los recursos para asumir el manejo de sistemas de tratamiento de aguas servidas.

Advirtió que, en muchos lugares, las infraestructuras de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas construidas con recursos públicos enfrentaban graves problemas de operación, y que incluso los comités de Agua Potable Rural (APR) se negaban a administrarlas debido a su complejidad técnica y a los costos asociados.

En ese contexto, señaló que el país debía avanzar hacia una visión técnica y pragmática, dejando de lado las diferencias ideológicas en torno a la gestión sanitaria. Propuso explorar acuerdos con las empresas concesionarias para buscar modelos de colaboración, incluyendo regímenes tarifarios especiales y mecanismos de negociación supervisados.

Concluyó señalando que la magnitud del desafío — particularmente en el mundo rural— requería sumar capacidades del sector público y privado, ya que ni el Estado ni las comunidades podían abordar por sí solos la complejidad técnica, financiera y administrativa de los sistemas de agua y saneamiento en las zonas apartadas del país.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó al Superintendente de Servicios Sanitarios que entregara una explicación más detallada sobre el contenido y alcance de los estudios tarifarios que la superintendencia tenía programados para realizar en distintas regiones del país durante el año 2026.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, comenzó señalando que coincidía plenamente con la reflexión del Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda, respecto de la dificultad que enfrentaban los sistemas de Agua Potable Rural (APR) para hacerse cargo del saneamiento y tratamiento de aguas servidas, e incluso, en algunos casos, de la propia producción de agua en contextos de escasez hídrica.

Explicó que la evidencia acumulada en los últimos años permitía afirmar que la mayoría de los APR carecía de las condiciones técnicas y financieras para administrar sistemas complejos de tratamiento. Por ello,

consideró necesario incorporar dentro de la matriz de soluciones la posibilidad de interconexión con las empresas sanitarias concesionadas, especialmente en los casos en que estas se encontraran próximas geográficamente.

Indicó que tales interconexiones podían establecerse tanto en la etapa de producción como en la etapa de tratamiento, lo que permitiría resolver los problemas estructurales de abastecimiento y saneamiento con inversiones relativamente acotadas, ya que muchas veces bastaba con una conexión de corta longitud. Subrayó que, además, los precios asociados a esas interconexiones estarían regulados.

En relación con la consulta del Diputado Sauerbaum, el Superintendente explicó que la tarificación del servicio sanitario en Chile se realizaba en ciclos quinquenales. Señaló que cada cinco años la superintendencia debía tarificar a todas las empresas sanitarias del país — actualmente 50 concesiones urbanas—, pero que, dado que era imposible hacerlo simultáneamente, el proceso se desarrollaba de manera escalonada a lo largo de cinco años.

Indicó que el octavo proceso tarifario se había iniciado el año 2024 y que ya se habían concluido las tarificaciones de Aguas Andinas y Esva, las dos empresas más grandes del país. Añadió que recientemente se habían completado también los estudios de Aguas Antofagasta y Aguas Araucanía, mientras que para el año 2026 estaba previsto iniciar la tarificación de otras concesionarias relevantes, entre ellas Essbio-Nuevosur (que opera entre las regiones de O'Higgins y Biobío, incluyendo Ñuble), Suralis (en Los Lagos), Aguas del Valle (en Coquimbo) y Aguas de Aysén.

Concluyó explicando que este proceso continuaría de manera progresiva durante los años 2027, 2028 y 2029, hasta completar el ciclo quinquenal, de modo que todas las empresas sanitarias del país serían tarificadas dentro de ese periodo conforme al calendario nacional establecido por la superintendencia.

El Honorable Diputado señor Sauerbaum consultó cuáles eran los elementos considerados por la Superintendencia de Servicios Sanitarios al momento de realizar los estudios tarifarios.

El Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas, explicó que el proceso de tarificación se basaba en la definición de una empresa modelo, la cual representaba una competencia hipotética frente a la empresa real. Preciso que, dado que las empresas sanitarias operan como monopolios naturales, la ley establecía que las tarifas debían fijarse en función de los costos eficientes de una empresa ficticia que cumpliera las mismas funciones, pero bajo supuestos de eficiencia y competencia.

Indicó que, en consecuencia, lo que se tarificaba era el costo total de esta empresa modelo, que debía cubrir todas las inversiones y gastos necesarios para la producción y distribución del servicio. Detalló que entre un 60% y un 70% de la tarifa correspondía a inversiones en infraestructura, como redes, plantas de tratamiento, estanques y sistemas de captación, lo que requería estudiar en detalle los precios y dimensiones de dichos activos: el costo del acero, el hormigón, los materiales y las tecnologías utilizadas.

El porcentaje restante —entre un 30% y un 40%— se vinculaba a los costos de operación y mantenimiento de esa empresa modelo. En este grupo se incluían los gastos en personal, los insumos químicos, la energía eléctrica, los servicios de mantenimiento y otros costos operacionales.

Señaló que todos estos elementos se actualizaban cada cinco años, considerando los precios vigentes al momento del estudio, de modo que las tarifas reflejaran las condiciones reales del mercado y no valores históricos.

Agregó que también se incorporaban otras variables, como el precio del agua y el valor de los terrenos necesarios para la operación, con el propósito de calcular cuánto costaría instalar y operar una empresa sanitaria nueva bajo las condiciones actuales.

Finalmente, explicó que la ley establecía un mínimo de rentabilidad garantizada, denominado tasa de costo de capital, equivalente al 7%, a fin de asegurar la viabilidad de inversiones de largo plazo en el sector. En la práctica —señaló—, dicha rentabilidad tendía a situarse en torno al 5%, pero la ley resguardaba ese margen mínimo del 7% para mantener el incentivo a la inversión.

- Sometido a votación el Programa 01 “Superintendencia de Servicios Sanitarios (01, 05)” del Capítulo 07, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta, Honorables Diputados señores Sauerbaum, Sepúlveda y Tapia.

- - -

RESOLUCIÓN DE LA PARTIDA

En mérito de las consideraciones precedentemente expuestas y de las resoluciones pertinentes, la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos propone aprobar la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas, sin enmiendas, con excepción de:



- los programas - 02 Dirección de Arquitectura, - 12 Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales y - 22 Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, del Capítulo 02 Dirección General de Obras Públicas; y

- el Capítulo 04 Dirección General de Aguas, con todos sus programas.

Los que han quedado pendientes para ser tratados en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **6 de octubre de 2025**, con asistencia del Honorable Diputado, señor Alexis Sepúlveda Soto (Presidente), Honorable Senador señor David Sandoval Plaza, y Honorables Diputados señores Carlos Bianchi Chelech y Frank Sauerbaum Muñoz, y **15 de octubre de 2025**, con asistencia del Honorable Diputado, señor Alexis Sepúlveda Soto (Presidente), Honorable Senador señor David Sandoval Plaza, y Honorables Diputados señores Cristián Tapia Ramos (reemplaza a Diputado señor Carlos Bianchi Chelech) y Frank Sauerbaum Muñoz.

Sala de la Subcomisión, a 22 de octubre de 2025.

JUAN PABLO LIBUY GARCÍA
Abogado Secretario de la Subcomisión

CUADRO RESUMEN

A continuación, se consignan los acuerdos adoptados por la Subcomisión respecto de cada uno de sus capítulos y programas:

<p>CAPÍTULO 01 Secretaría y Administración General</p>	<p>Programa 01 Secretaría y Administración General</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
<p>CAPITULO 02 Dirección General de Obras Públicas</p>	<p>Programa 02 Dirección de Arquitectura</p> <p>Programa 03 Dirección de Obras Hidráulicas</p> <p>Programa 04 Dirección de Vialidad</p> <p>Programa 06 Dirección de Obras Portuarias</p> <p>Programa 07 Dirección de Aeropuertos</p> <p>Programa 09 Dirección General de Obras Públicas</p> <p>Programa 10 Fiscalía Ministerio de Obras Públicas</p> <p>Programa 11 Dirección de Planeamiento</p> <p>Programa 12 Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales</p>	<p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p>

	<p>Programa 13 Dirección de Contabilidad y Finanzas</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 14 Infraestructura para el Buen Vivir</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 22 Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio</p>	<p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p>
	<p>Programa 23 Administración de Infraestructuras DOH</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 24 Administración de Infraestructuras Dirección de Vialidad</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 26 Construcción, Reparación y Mantenimiento de Transbordadores</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 34 Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Vialidad</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
	<p>Programa 37 Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Aeropuertos</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>

<p>CAPÍTULO 03 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas</p>	<p>Programa 01 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
<p>CAPÍTULO 04 Dirección General de Aguas</p>	<p>Programa 01 Dirección General de Aguas</p> <p>Programa 02 Administración de Infraestructuras Dirección General de Aguas</p> <p>Programa 03 Gestión Hídrica y Organizaciones Dirección General de Aguas</p> <p>Programa 04 Programa Tramitación de Expedientes</p>	<p>PENDIENTE PARA COMISION MIXTA</p> <p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p> <p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p> <p>PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA</p>
<p>CAPÍTULO 05</p>	<p>Programa 01 Instituto Nacional de Hidráulica</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS</p>
<p>CAPÍTULO 07</p>	<p>Programa 01 Superintendencia de Servicios Sanitarios</p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS</p>



JUAN PABLO LIBUY GARCÍA
Abogado Secretario de la Subcomisión