

INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2020, en lo relativo a la Partida 19, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

BOLETÍN N° 12.953-05.

HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos cumple con emitir su informe acerca del proyecto de ley señalado en la referencia, iniciado en mensaje del señor Presidente de la República que fija el presupuesto del sector público para el año 2020, en lo relativo a la Partida 19, correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A las sesiones en que la Subcomisión analizó esta Partida asistieron, además de sus miembros, el Honorable Diputado señor Raúl Leiva Carvajal.

Concurrieron también las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: la Ministra, señora Gloria Hutt; el Jefe de Gabinete, señor Juan Carlos González; el Jefe de Comunicaciones, señor Manuel Valencia, y el Asesor, señor Roberto Villalobos.

De la Subsecretaría de Transportes: el Subsecretario, señor José Luis Domínguez; la Jefa de la División de Transporte Público Regional, señora Cecilia Godoy; el Gerente de Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señor Diego Puga, y la Jefa del Departamento de Administración y Finanzas, señora Mónica Wityk.

De la Subsecretaría de Telecomunicaciones: la Subsecretaria, señora Pamela Gidi; la Jefa del Departamento de Administración y Finanzas, señora Pamela Sobarzo, y el Jefe del Departamento de Finanzas, señor Nelson Bravo.

De la Empresa de Ferrocarriles del Estado: el Gerente General, señor Patricio Pérez y la Gerente de Finanzas, señora Cecilia Araya.

De la Secretaría de Planificación de Transporte: la Secretaria Ejecutiva, señora Gisele Labarthe.

De la Dirección de Presupuestos: el Jefe de Sector, señor José Pisero, y la Abogada, señora Mónica Bravo.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: el Coordinador, señor Joaquín Simonetti.

El Asesor del H. Senador García-Huidobro, señor Felipe Alvarez.

El Jefe de Gabinete del H. Diputado Kuschel, señor Alejandro Mena.

- - - - -

Los documentos y antecedentes tenidos a la vista durante el estudio de la presente Partida presupuestaria, en ejemplar único, han sido remitidos a la Unidad Técnica de Apoyo Presupuestario del Senado, donde se encuentran a disposición de los parlamentarios, para su consulta y análisis. Además, han sido publicados en la página web del Senado¹.

También se ha enviado a dicha Unidad Técnica, y se ha publicado en el sitio web del Senado, los siguientes documentos con que el Ministerio da respuesta a solicitudes de información adicional planteadas en la discusión de esta Partida: "Subsidios al Transporte Público Regional" y "Minuta descripción proyectos Partida 19, Programa 06, Subtítulo 31".

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

- - - - -

PARTIDA 19 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

La Partida relativa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el año 2020 considera ingresos y gastos por \$ 1.157.215.049.000. El presupuesto del Ministerio para el año 2019 fue de \$ 1.140.643.962.000, expresado en moneda de 2020, lo cual representa una variación presupuestaria de 1,5%.

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

- - - - -

CAPÍTULO 01 SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

El Capítulo 01, correspondiente a la Secretaría y Administración General de Transportes, comprende ocho programas: Programa 01, Secretaría y Administración General de Transportes; Programa 02, Empresa de los

¹ Los documentos tenidos a la vista por la Subcomisión están disponibles en www.senado.cl.

Escoger el vínculo "Trámite de proyectos", ingresar el N° de boletín 12.953-05 y marcar el vínculo "Presentaciones ante Comisión".

Ferrocarriles del Estado; Programa 03, Transantiago; Programa 04, Unidad Operativa de Control de Tránsito; Programa 05, Fiscalización y Control; Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público; Programa 07, Programa de Desarrollo Logístico, y Programa 08, Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA.

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

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 16.506.622.000, lo cual representa un aumento de 10,3% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 14.959.584.000, expresado en moneda de 2020.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez explicó que se trata de un presupuesto de continuidad, en general no se aprecian grandes cambios, excepto el que corresponde a la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), dejando fuera el Subsidio del Transantiago. Explicó que se incorporan cinco UOCT nuevas, a las diez que actualmente existen: Arica, Iquique, Copiapó, Aysén y Punta Arenas, lo cual mejora el tráfico en esas ciudades.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por los perímetros de exclusión, en particular, por las normas relacionadas con la convocatoria a licitaciones en regiones

El señor Subsecretario señaló que los perímetros de exclusión están incorporados en el Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público.

El Programa de la Subsecretaría fue sometido a votación sin mayor discusión, por tratarse de un presupuesto de continuidad.

- El Programa 01 del Capítulo 01, Secretaría y Administración General de Transportes, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

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

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 138.217.733.000, lo cual importa una disminución de 1,6% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 140.533.303.000, expresado en moneda del año 2020.

La Gerente de Finanzas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señora Cecilia Araya, señaló que se trata de un presupuesto que, comparado con el del año en curso, refleja una variación de menos de 2%. Las principales diferencias se encuentran en el Subtítulo 24, Transferencias Corrientes, asignación Fondos para Indemnizaciones, que refleja

una disminución de \$ 21.826.000, que se explica porque concluyó la obligación de indemnizar a trabajadores que jubilaron.

Presentó el siguiente cuadro, que resume el presupuesto por Subtítulos:

						
PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 – EMPRESAS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO						
En Miles de \$						
Sub-Título	Ítem	CLASIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	AÑO 2019 LEY DE PPTD, F. Inicial + Déficit, Rraq + Leyes Especiales	PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020	VAR \$ LEY 2019 / PROY. LEY 2020	Var % Ley 2019 / Proy. Ley
			(1)	(2)	(3) = (2) - (1)	(4) = (3) / (1)
		TOTAL GASTO	140.533.303	138.217.733	-2.315.570	-1,6%
24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	21.826	0	-21.826	-100,0%
	03	A Otras Entidades Públicas	21.826	0	-21.826	-100,0%
	311	Fondo para indemnizaciones	21.826	0	-21.826	-100,0%
33		TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	83.175.588	79.424.851	-3.750.737	-4,5%
	03	A Otras Entidades Públicas	83.175.588	79.424.851	-3.750.737	-4,5%
	059	Ferrocarril Arica-La Paz	2.219.238	1.539.000	-680.238	-30,7%
	064	Inversiones Plan Trienal 2020 - 2022	36.009.292	35.377.136	-632.156	-1,8%
	067	Aporte Mantenimiento Infraestructura	28.425.241	25.275.133	-3.150.108	-11,1%
	068	Inversiones en Infraestructura Existente	16.521.818	17.233.582	711.764	4,3%
34		SERVICIO DE LA DEUDA	57.334.888	58.791.882	1.456.994	2,5%
	01	Amortización Deuda Interna	5.890.176	4.814.273	-1.065.903	-18,1%
	03	Intereses Deuda Interna	51.454.712	53.977.609	2.522.897	4,9%
35		SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
Gasto de Estado de Operaciones = Total Gastos - Amortizaciones - Servicio de la deuda.			134.652.127	133.402.460	-1.249.667	-0,9%

La disminución más importante, en términos de monto, se verifica en el Subtítulo 33, Transferencias de Capital, que se reduce en \$ 3.750.737.000, por el menor aporte a mantenimiento de infraestructura. Este año ha habido dos eventos importantes que redundan en una disminución del déficit operacional: un incremento de los ingresos y una política de contención de costos.

También hay una disminución en la asignación 059, Ferrocarril Arica-La Paz, que baja de \$ 2.219.238.000 a \$ 1.539.000.000, presupuesto que sin embargo cubre las necesidades de operación e inversión para el año 2020.

Hay una asignación 064, nueva, correspondiente al aporte al Plan Trienal 2020-2022, que está en proceso de aprobación y discusión respecto de los proyectos que se incorporan; considera recursos por \$ 35.337.136.000, que están en línea con lo que ha sido el aporte fiscal a los últimos planes trienales.

En el Subtítulo 24, Servicio de la Deuda, se registra un incremento de 2,5%, con lo que se amortizará la deuda interna. Explicó que el

próximo año expiran bonos de la serie G, lo que implica una menor carga por amortización; como es de conocimiento general, explicó la señora Araya, EFE no tiene financiamiento con cargo a endeudamiento externo y la mayor parte de su deuda son bonos en el mercado local, garantizados por el Estado.

El ítem 03 del Subtítulo 34, Intereses de la Deuda Interna, crece por la emisión de bonos para el Plan Trienal 2017-2019 que está en curso de aprobación, recursos que serán destinados a nuevas inversiones.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por los intereses de la deuda interna.

La señora Cecilia Araya aclaró que los intereses suben en \$ 2.522.000.000, lo que representa un aumento de 4,9%, que resulta del nuevo decreto de endeudamiento mediante la emisión de bonos por US\$ 150.000.000. Preciso que la deuda de EFE al 30 de junio de 2019 es de US\$ 1.880.000.000.

Entre los principales proyectos contemplados para el año 2020 destacó la reposición de desviadores de la vía ferroviaria, conservación de infraestructura en el sur del país, reposición de infraestructura ferroviaria, mejoramiento de puentes y habilitación de accesibilidad universal en el Metro de Valparaíso.

El Honorable Senador señor Letelier llamó a considerar la posibilidad de dejar de lado alguno de estos proyectos, porque muy probablemente habrá una reasignación fuerte del gasto en la Ley de Presupuestos, para lo que hay que estar preparados.

El Subsecretario Transportes, señor José Luis Domínguez se comprometió a realizar una revisión y una propuesta concreta.

El Gerente General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Patricio Pérez, indicó que se está reestructurando la lógica de los Planes Trienales y uno de los aspectos considerados es priorizar la infraestructura vinculada a la seguridad y a la operación.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si en el Plan Trienal se contempla financiar trenes destinados a otros servicios, como es el caso del Rancagua Express.

El señor Patricio Pérez respondió que en rigor el nuevo Plan es la ampliación del Plan Trienal 2017-2019.

El Honorable Diputado señor Auth consultó por el estado en que se encuentra el proyecto del tren que va desde Estación Central, en Santiago, a Malloco y Melipilla. La última fase previa a la inversión es el estudio ambiental aprobado y lo que resta es la ingeniería. Señaló que no dispone de la información básica de su financiamiento y aseveró que ese proyecto no sólo tiene rentabilidad social, sino también económica.

Manifestó que el Presidente de la República le confirmó verbalmente que será EFE la que realizará este proyecto y que no será ejecutado por privados, mediante licitación, porque tiene rentabilidad asegurada y

EFE está en condiciones de solicitar un crédito para hacerlo. Solicitó conocer la decisión gubernamental respecto de este proyecto.

El señor Gerente General de EFE sostuvo que el proyecto de tren a Melipilla, cuenta con la resolución de calificación ambiental, y que se espera tener dicha calificación respecto de los proyectos Batuco y Puente Biobío en marzo de 2020. Explicó que de la cartera del programa “Chile Sobre Rieles”, los señalados constituyen los tres objetivos más importantes.

En la ampliación de Plan Trienal 2017-2019 se contempla la ingeniería complementaria, estudios que fueron requeridos en la resolución de calificación ambiental; una vez finalizados éstos, se inicia el proceso de licitaciones de las obras.

Informó que lo más probable es que se haga por financiamiento directo de EFE, recurriendo a la emisión de bonos. Sin perjuicio de lo cual, en algún momento siempre podría discutirse un modelo vía concesión.

El Honorable Diputado señor Leiva solicitó se aclare si aún falta ingeniería y a qué correspondería.

El Honorable Senador señor Letelier requirió conocer los aspectos que contempló el estudio de impacto ambiental. En segundo lugar, solicitó hacer llegar oportunamente las modificaciones, con indicación de las obras que requieren nueva ingeniería.

El señor Gerente General de EFE aclaró que la ingeniería que falta es la complementaria, por ejemplo, en ciertos cruces hay requerimientos de cambio, a solicitud de algunos organismos sectoriales; actualmente se cuenta con un proyecto completo que incorpora distintas necesidades de modificación ya comprometidas. Las ingenierías están en la ampliación del Plan Trienal, que se halla en la etapa final en la Contraloría General de la República. La idea es concluir las ingenierías complementarias en marzo próximo y actualmente se está planificando la ejecución del proyecto, anticipándose a esos resultados.

El Honorable Diputado señor Leiva recordó que se trata de un proyecto de US\$ 1.500.000.000 y concluyó que el proyecto no está afinado, ya que falta ingeniería complementaria, que se espera tener lista en el mes de marzo próximo.

El Honorable Senador señor Letelier precisó que recién durante el primer semestre del próximo año estarán todos los estudios afinados y luego de ello se programará la ejecución de la obra; aún no está definido cuándo comienzan las inversiones, porque en el presupuesto del año 2020 no se contemplan recursos para ese proyecto.

El señor Gerente General de EFE expresó que está en la etapa final, para determinar el mejor mecanismo de financiamiento; paralelamente se está ejecutando la ingeniería complementaria y se está planificando la ejecución de la obra, bajo la hipótesis de financiamiento mediante emisión de deuda directa de EFE. Aclaró que las obras pueden iniciarse el año 2020, sin necesidad de que estén reflejadas en esta Ley de Presupuestos, porque se trata de financiamiento directo de EFE.

El Honorable Senador señor García-Huidobro recabó información por escrito sobre la seguridad de la infraestructura y el estado de los puentes ferroviarios.

Comentó que la única obra real que se ha realizado en la Región de O'Higgins es el paso bajo nivel de Graneros; consultó por los recursos que faltan para terminar el proyecto del tren a Nos y Rancagua y por la frecuencia de trenes a Rancagua. Explicó que la empresa se comprometió a realizar viajes con mayor periodicidad, a partir de marzo de este año, sobre todo en la noche, para asumir la demanda de estudiantes y trabajadores que se movilizan entre Santiago y aquella ciudad. También solicitó que estos antecedentes se entreguen por escrito.

El Honorable Senador señor Letelier destacó la necesidad de contar con información detallada sobre la frecuencia de viajes y las obras complementarias, porque es esencial para que el proyecto funcione. Solicitó se informe del estado de situación de los proyectos de mejoramiento de paraderos, como en Rancagua Norte, que se ha convertido en un problema, porque la estación quedó en la parte más antigua de la ciudad, donde no está ubicado el comercio ni viven las personas.

El señor Gerente General de EFE se comprometió a enviar un informe detallado, sin perjuicio de lo cual respondió a la pregunta relacionada con el mantenimiento de puentes e indicó que efectivamente hay en ejecución un plan de obras asociado al nivel de seguridad y a la situación crítica de cada uno.

En relación con la frecuencia y los horarios de viajes Santiago-Rancagua, informó que en el mes de junio pasado se puso en operación un horario adicional nocturno, que ha mostrado bajo nivel de demanda. La preocupación, compartida por todos, sobre el déficit que genera un servicio de esas características, movió a la empresa a evaluar paso a paso la necesidad de servicios adicionales, de manera que no circulen trenes sin pasajeros. En cuanto a las obras complementarias, indicó que se encuentran en la etapa final.

A continuación, explicó que el convenio original contemplaba ocho trenes que operarían en el servicio Rancagua: cuatro trenes nuevos y cuatro trenes de la flota antigua, que tienen cerca de 40 años. La empresa resolvió que los cuatro trenes nuevos disponibles empezaran a operar en el servicio a Nos. Además, ha decidido proveer ocho trenes nuevos en el servicio de Rancagua, proceso que está en la etapa final de cotizaciones y agregó que la construcción de los mismos tarda entre 18 y 24 meses.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó incorporar glosas que entreguen información trimestral por proyectos, detallando el estado de avance y la inversión.

- Puesto en votación el Programa 02 del Capítulo 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro, y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

PROGRAMA 03 TRANSANTIAGO

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 56.867.435.000, lo cual significa un decrecimiento de 3,4% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 58.847.302.000, expresado en moneda del año 2020.

La señora Ministra explicó que el Programa Transantiago consta de dos componentes: Transantiago Administración, que corresponde a las oficinas y funcionamiento del equipo y el fondo de subsidios.

El señor Subsecretario de Transportes indicó que este Programa disminuye en 3,4% de \$ 58.847.302.000 a \$ 56.867.435.000, por el menor gasto en asesorías y monitores, en el Subtítulo 22; y en las iniciativas de inversión, Subtítulo 31, porque a fines del presente año concluye un convenio con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

En iniciativas de inversión hay dos grandes proyectos: uno de conservación, que implica la reposición de paraderos, refugios y paletas, entre otros; el segundo es el Corredor Independencia, que está dividido en dos tramos, para el cual en este presupuesto se contempla recursos para concluir el primero e iniciar las expropiaciones para el segundo.

El Honorable Diputado señor Auth consultó si la planificación de vías exclusivas o vías segregadas corresponde a este Programa. Recordó que existía un plan con cronograma con determinados compromisos para la habilitación de kilómetros y solicitó información actualizada de lo realizado y de lo que falta por hacer.

Sostuvo que el gran problema del transporte es la disminución creciente de la velocidad de circulación, velocidad que en el caso del Transantiago está directamente vinculada con la existencia de vías segregadas o exclusivas.

La señora Ministra informó que una prioridad del Ministerio son los buses. Para ser competitivo, el sistema de transporte público debe tener una ventaja frente a otros modos de transporte, ventajas que se expresan en la comodidad y en los tiempos de viaje, para lo cual una infraestructura dedicada es fundamental.

El plan de infraestructura puede ser complementado con medidas de menor costo y mayor velocidad de ejecución. Los dos últimos corredores han costado entre \$ 7.000.000.000 y \$ 10.000.000.000 por kilómetro y su construcción ha demorado entre seis y siete años.

Actualmente no es posible esperar siete años, porque si no mejoran las condiciones los pasajeros abandonarán el transporte público. La opción adoptada es seguir insistiendo en disponer de recursos para infraestructura

dedicada, en corredores más estructurados, pero también aplicar medidas más simples y de corto plazo, como pistas dedicadas controladas con cámaras, como las que se instalaron en Américo Vespucio; con ello se logró reducciones de 20% del tiempo de viaje en dicho eje, con un costo cercano a \$ 100.000.000 por kilómetro y en menos de un año. Este modelo es el que se está proponiendo para los corredores eléctricos en regiones.

Mientras más se desarrollan las ciudades más escaso es el suelo en que se puede intervenir y se hace difícil el proceso de construcción, por lo cual la habilitación de pistas preferentes con control ha dado buen resultado y es posible avanzar en esa línea.

Precisó que estas medidas se reflejan en el presupuesto, una parte en infraestructura y en conservación y otra parte en los programas de fiscalización, que administran la instalación y operación de cámaras.

El Honorable Diputado señor Auth consultó por la cantidad de kilómetros que se realizarán el año 2020 y por el tipo de vías: cuántos kilómetros con cámaras y cuántos como vía exclusiva.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó al Ministerio entregar la lista de esos proyectos. Consultó por las razones para que en Santiago Centro no se haya implementado calles con dirección exclusiva, para establecer corredores que sean alternativas a la Alameda, por lo menos durante el día, y para alimentar no sólo el centro de la ciudad sino otras conurbaciones de la Región Metropolitana.

El señor Subsecretario expresó que la política es dar énfasis a la fórmula "sólo bus", pero para que las medidas sean respetadas se requiere un mecanismo integrado por las cámaras y por las sanciones que se aplica a los infractores. En el Programa de fiscalización aprobado la adquisición de equipos se eleva de \$ 47.000.000.000 a \$ 465.000.000.000, lo que representa un aumento de 800%, fondos que se destinarán a la adquisición de cámaras para dar preferencia a los buses.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por los lugares donde se instalarán esas cámaras y los kilómetros de recorridos que ellas cubrirán.

La señora Ministra indicó que hay varios corredores con cámaras instaladas, que son los ejes estructurantes del sistema e indicó que enviará el detalle con la información completa. Advirtió que en el eje Américo Vespucio, que tiene toda la infraestructura instalada, las cámaras están temporalmente desconectadas, porque hay obras en ejecución, pero se reconectarán una vez concluidas esas obras; el eje Bilbao está completamente cubierto.

El Honorable Senador señor Letelier propuso votar por separado el Subtítulo 31, iniciativas de inversión, porque es un componente del fondo espejo no asumido. Se asigna \$ 48.014.138.000 para inversión en la Región

Metropolitana, dedicados a conservación y al Corredor Independencia, que no tienen su equivalente para inversión en regiones.

Inquirió por los daños que sufrió la infraestructura a raíz de los hechos acaecidos durante los últimos días y requirió conocer el modo y la forma en que se financiará su reposición, recursos que deberían estar en el ítem conservación.

El Jefe de la Dirección de Finanzas del Ministerio de Transportes, señor Diego Puga, sostuvo que aún no se cuenta con el número exacto de paraderos dañados, pero estimó que debe ser superior a 12.000, la mayoría de los cuales ha sufrido rayados y un número menor ha resultado destruido.

La señora Ministra agregó que las reparaciones y reposiciones se cubren en parte con este fondo y otra parte se coordina con los municipios, a los cuales se transfieren dineros que ellos complementan con recursos municipales destinados a reparar los paraderos, con lo que este ítem estaría cubierto.

El Honorable Senador señor Letelier observó que es un lujo transitar por Avenida Grecia en Santiago. Es un auténtico corredor de electromovilidad con zonas pagas y consultó si se ha considerado replicar el modelo en otros sectores de la ciudad.

La señora Ministra explicó que el de Avenida Grecia es un referente de lo que se pretende que sean estos corredores, con el sistema de pago, iluminación y pantallas que informan el tiempo de llegada. Precisó que la mencionada Avenida ofrece la particularidad de tener el ancho suficiente para instalar el corredor sin alterar el resto del tráfico, que también necesita movilizarse.

Señaló que los corredores con cámaras se pueden complementar con zonas pagas, con torniquetes fuera del vehículo, lo que permite cargar los buses más rápido, con una detención menor en cada parada, acortando así el tiempo de viaje; de esta manera la flota alcanza a dar más vueltas y las personas viajan más cómodas. El objetivo es tener cerca de ochenta zonas pagas, con los recursos que están en el presupuesto.

Comentó que realizar un corredor es muy difícil. El próximo proyecto es el Corredor Independencia, que hasta ahora tiene 4 kilómetros; faltan otros 4, que aún no cuentan con presupuesto para su continuidad. Hay corredores que tienen diseños avanzados, pero pueden pasar varios años hasta tener todos los permisos para hacer las obras y habilitarlos.

Puntualizó que ningún proyecto se ha detenido, como tampoco se ha estimado discontinuar el plan de infraestructura, pero, dada la restricción de recursos y la necesidad de retener a los pasajeros que usan transporte público, se está activando la alternativa paralela, de pistas con cámaras controladas que son operativas en un plazo corto.

Se refirió luego al proyecto Nueva Alameda-Providencia, que proponía un corredor central, con distintas etapas y fue muy discutido. El tramo cero, que corresponde al Nudo Pajaritos, tiene un costo de \$ 38.000.000.000 y cuenta con rentabilidad social positiva, lo que hace posible destinarle recursos fiscales, en la medida en que esos recursos existan. El tramo uno, que corresponde al Eje Alameda, dio rentabilidad social negativa, por lo que finalmente se descartó. No obstante, la señora Ministra estimó que Alameda es un corredor que necesita ser revisado, para mejorar las condiciones urbanas.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si el proyecto habría sido rentable de no haberse separado el tramo cero del tramo uno.

La señora Ministra respondió que igualmente no lo habría sido.

El Honorable Senador señor Letelier planteó que la presencia de taxis en los corredores constituye una dificultad y surge la interrogante de si se trata de un problema de la autoridad fiscalizadora, porque se trata de particulares que ingresan a los corredores, que no son parte del transporte público de pasajeros y probablemente son una causa asociada a la reducción de velocidad.

La señora Ministra reconoció que efectivamente es una de esas causas; los taxis cuentan con una autorización otorgada hace aproximadamente cuatro años, para ingresar a los corredores a tomar y dejar pasajeros, que han interpretado como que les da derecho a circular permanentemente por ellos, llegando en casos extremos a estacionarse en esas vías para esperar pasajeros; esto ha motivado que el Ministerio haya debido ejercer una fiscalización permanente en esos corredores.

El Honorable Senador señor Letelier declaró que el problema se produce en tramos de la Alameda, no en otros lugares, y consultó qué resultado se obtendría en caso de sacar los taxis de las vías exclusivas y asignarles puntos claros donde puedan ser abordados por los pasajeros.

La señora Ministra señaló que el efecto sería positivo para el transporte público mayor. Sin embargo, no necesariamente hay que plantear una solución como todo o nada; se puede reasignar el espacio de manera que los taxis tengan algún tipo de preferencia que no interfiera la circulación de los buses. Si hay que priorizar, se prefiere el transporte compartido y no los vehículos particulares.

El Honorable Senador señor Letelier propuso votar por separado el Subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, y rechazarlo para que forme parte de la discusión en el trámite legislativo restante, de modo de transparentar lo que sucede con los fondos espejo de Transantiago.

La señora Ministra precisó que los proyectos que se financian con este Programa son los que el Ministerio promueve que se ejecuten en regiones, financiados con el Fondo Espejo.

El Honorable Senador señor Letelier indicó que la discusión no es acerca de si se ejecutan o no algunas obras; de lo que se trata es que hay una asignación de \$ 48.014.138.000 adicionales para transporte, a invertir en una parte de la Región Metropolitana, que no tiene su equivalente para regiones. Lo que se persigue es discutir con la Dirección de Presupuestos la forma de asignar recursos a las regiones y su uso.

El Honorable Senador señor García-Huidobro valoró la información entregada por la Unidad Técnica de Apoyo Presupuestario del Senado, que está en el camino correcto de lo solicitado permanentemente por esta Subcomisión; fruto de ello es que el Ministerio ha entregado una información que no ponía a disposición en años anteriores.

En segundo lugar, consultó por las transferencias de este año a regiones que, según el presupuesto, tendrán un incremento de 11%. La transferencia desde el Fondo de Apoyo Regional (FAR) a gobiernos regionales es de prácticamente \$ 72.000.000.000 adicionales y, por otro lado, se rebaja más de la mitad de lo que se canaliza a través de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo.

Consultó si efectivamente este será el presupuesto definitivo para las regiones y manifestó su preocupación porque hay otras materias sociales fundamentales que abordar y no se sabe si parte de estos recursos van a ir a satisfacerlas. Sin perjuicio de comprender lo planteado por el Senador señor Letelier, anunció su voto a favor del presupuesto.

- Sometido a votación el Programa 03, con excepción del Subtítulo 31, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro y Honorables Diputados señores Auth, Kuschel y Núñez.

- Sometida a votación la propuesta de rebajar a \$ 1.000 el Subtítulo 31, resultó rechazada por la mayoría de los miembros de la Subcomisión, Honorable Senador señor García-Huidobro y Honorables Diputados señores Auth y Kuschel. A favor de la propuesta de reducción votaron el Honorable Senador señor Letelier y el Honorable Diputado señor Núñez.

PROGRAMA 04 UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 15.025.279.000, lo cual representa un incremento de 30,2% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 11.537.854.000, expresado en moneda de 2020.

El siguiente cuadro resume el presupuesto por Subtítulos:

PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 – UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

En Miles de \$

Sub-Título	Ítem	CLASIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	AÑO 2019 LEY DE PPTO. P. Inicial + Difer. Req. + Leyes Especiales	PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020	VAR \$ LEY 2019 / PROY. LEY 2020	Var % Ley 2019 / Proj. Ley
			(1)	(2)	(3) = (2) - (1)	(4) = (2) / (1)
		TOTAL GASTO	11.537.854	15.025.279	3.487.425	30,2%
21		GASTO EN PERSONAL	2.575.260	2.978.900	403.640	15,7%
22		BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	855.022	829.344	-25.678	-3,0%
25		INTEGROS AL FISCO	6.736	6.736	0	-
	01	Impuestos	6.736	6.736	0	
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	67.308	66.690	-618	-0,9%
	04	Mobiliario y Otros	2.739	3.078	339	12,4%
	06	Equipos Informáticos	9.511	17.442	7.931	83,4%
	07	Programas Informáticos	55.057	46.170	-8.887	-16,1%
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	8.031.528	11.141.609	3.110.081	38,7%
	02	Proyectos	8.031.528	11.141.609	3.110.081	38,7%
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	0,0%
35		SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
Gasto de Estado de Operaciones = Total Gastos - Amortizaciones - Servicio de la deuda.			11.535.854	15.023.279	3.487.425	30,2%



Sin mayor discusión, fue sometido a votación.

- El Programa 04 fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro, y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

PROGRAMA 05 FISCALIZACIÓN Y CONTROL

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 11.906.690.000, lo cual importa un incremento de 5,3% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 11.312.007.000, expresado en moneda de 2020.

El siguiente cuadro resume este presupuesto por Subtítulos:

PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 – FISCALIZACIÓN Y CONTROL

En Miles de \$

Sub-Título	Ítem	CLASIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	AÑO 2019 LEY DE PFTD, P. Inicial + Difer. Resaj + Leyes Especiales	PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020	VAR \$ LEY 2019 / PROJ. LTY 2020	Var % Ley 2019 / Proj. Ley
			(1)	(2)	(3) = (2) - (1)	(4) = (2) / (1)
		TOTAL GASTO	11.312.007	11.906.690	594.683	5,3%
21		GASTO EN PERSONAL	8.140.435	8.207.658	67.223	0,8%
22		BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.869.984	2.824.497	-45.487	-1,6%
24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	0	2.232	2.232	-
	07	A Organismos Internacionales	0	2.232	2.232	-
	005	Observatorio de Seguridad Vial – SEGIB	0	2.232	2.232	-
25		INTEGROS AL FISCO	132.661	132.661	0	0,0%
	01	Impuestos	132.661	132.661	0	0,0%
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	166.928	737.642	570.714	341,9%
	04	Mobiliario y Otros	10.779	45.144	34.365	318,8%
	05	Máquinas y Equipos	47.555	465.752	418.197	879,4%
	06	Equipos Informáticos	62.984	102.600	39.616	62,9%
	07	Programas Informáticos	45.610	124.146	78.536	172,2%
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	0,0%
35		SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
Gasto de Estado de Operaciones = Total Gastos - Amortizaciones - Servicio de la deuda.			11.310.007	11.904.690	594.683	5,3%

Sin mayor discusión, fue sometido a votación.

- El Programa 05 fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro, y Honorables Diputados señores Auth y Equiguren.

PROGRAMA 06 SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 843.657.587.000, lo cual da cuenta de que hay un leve aumento respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 842.481.904.000, expresado en moneda de 2020.

La señora Ministra explicó que este Programa contiene todos los recursos con los cuales se entregan subsidios, desde las cuentas antiguas, que eran los que originalmente entregaba el Ministerio, hasta la Ley N° 20.378 y sus modificaciones, que contiene los grandes montos que se conocen y que se distribuyen en Santiago y en regiones.

El señor Subsecretario de Transportes explicó que el presupuesto sube de \$ 842.481.904.000 a \$ 843.657.587.000, lo que importa un

incremento de 0,1%, en términos generales. El gasto en personal, Subtítulo 21, sube fuertemente, algo más de un 42%, que es el correlato de la disminución que se produjo por la reorganización del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA). Los recursos fueron traspasados de SECTRA a Subsidio Regional.

El Honorable Diputado señor Núñez consultó qué garantía puede esperar la ciudadanía de que SECTRA va a responder y va a apoyar los proyectos de regiones. Observó que no hay proyectos en la Región de Coquimbo y el argumento que se da es que no hay inversión porque no hay proyectos. Como no existe capacidad regional para hacer un proyecto de esta envergadura, surge como evidente que es necesario que SECTRA se despliegue en todo el país.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por el motivo de reflejar en este Programa el cambio del equipo humano que estaba en el presupuesto de SECTRA, en lugar de dejarlo en la Subsecretaría de Transportes, Programa 01.

La Directora de la División de Transporte Público Regional, señora Cecilia Godoy, explicó que la restructuración responde a la necesidad de ordenar funciones y de derivar los equipos que prestaban ciertas funciones en distintas unidades, a otras que podían administrar y en que podían cumplir de mejor manera sus funciones.

Por ejemplo, en materia de Planificación y Desarrollo, que anteriormente estaba en el Programa 08, había una unidad denominada Gestión de Corto Plazo, con más de 15 personas, que administraba los recursos del Subtítulo 31, que hoy están en el Programa 06; se trata de proyectos de gestión de corto plazo, a pesar de lo cual esos funcionarios estaban financiados por el Programa 08. Actualmente, ellos continúan trabajando en el edificio donde está SECTRA, por un tema de espacio, pero administrativamente empiezan a depender del Programa 06 y sus funciones empiezan a ser lideradas por este Programa. En consecuencia, es un reordenamiento administrativo de algunos de quienes trabajan en el Ministerio.

El señor Subsecretario precisó que el subsidio a que se refiere la asignación 511 es el antiguo subsidio que otorgaba el Ministerio de Transporte; la asignación 512 es el espejo del subsidio permanente, y los de las asignaciones 520, 521 y 522 son los subsidios permanente, transitorio y especial al Transantiago. Los montos se mantienen de un año a otro, sin embargo, como este presupuesto fue elaborado con anterioridad a los sucesos recientes en el país, será necesario corregirlo.

Por último, señaló que en el Fondo de Apoyo Regional (FAR), que actualmente está en la asignación 512, hay una disminución del orden de \$ 4.000.000.000, que corresponde al subsidio regional.

La señora Cecilia Godoy aclaró que lo que administra la División de Transporte Público Regional como Programa 06 incluye la asignación 511, que es el subsidio histórico inicial y no forma parte de la ecuación espejo. La

512 es lo que administra directamente la División y va a programas de conectividad, a rebaja de tarifa y otros, y el 100% se destina a regiones.

En el Subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, también hay recursos destinados de manera directa a regiones, y hay tres asignaciones en el ítem 01 del Subtítulo 33 que corresponden al pago de cuotas de inversiones realizadas en el pasado, en el Biotrén, Merval y FESUB, cuotas que se pagan una vez al año y son montos fijos que se suman dentro de la ecuación espejo.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si está considerado en el Fondo Espejo lo que se está invirtiendo en construcción de nuevas líneas del Metro de Santiago.

La señora Ministra hizo un alcance, en el sentido de que no todos los proyectos se financian con aportes fiscales en forma directa. En el caso del Metro o de algunos proyectos de EFE que tienen deudas, las mismas empresas gestionan esas deudas con sus recursos, lo que no genera un espejo asociado.

El Honorable Senador señor Letelier manifestó que se comprende que los traspasos de dinero para inversión nunca se han tomado como espejo, solo los aportes fiscales para subsidios.

La Directora señora Cecilia Godoy aclaró que la asignación 511 se mantiene históricamente separada, porque permite financiar subsidios asociados a carga. La Ley N° 20.378 da la facultad para financiar gastos asociados a transporte público. Por ejemplo, transbordadores que mueven vehículos o combustible para abastecer ciertas zonas. Señaló que en la Región de Los Lagos hay bastantes servicios asociados a carga que, por tratarse de materiales peligrosos, tienen dedicación exclusiva en cada uno de los viajes.

El Honorable Diputado señor Núñez requirió explicación de la caída tan relevante en Iniciativas de Inversión.

La señora Cecilia Godoy explicó que no se trata de una disminución real, sino de un menor arrastre; se intenta consolidar los gastos anuales dentro del respectivo presupuesto anual, para facilitar el control. En años anteriores ha habido mucho presupuesto de arrastre de ejercicios anteriores, por lo que se está desplegando un esfuerzo para cerrar todos los proyectos en regiones este año, sin acumular arrastre para el próximo y partir un poco más limpios el año 2020. No es que existan menos proyectos, sino que se está ordenando el tema para no tener desfases entre un año y otro.

La señora Ministra precisó que el arrastre es una práctica habitual en la ejecución de obras que en parte se pagan al año siguiente, para lo que se debe provisionar recursos. En el presupuesto de 2019 se está intentando liquidar todo el arrastre, para que el de 2020 se ejecute dentro del año y no se genere un nuevo arrastre.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó información complementaria respecto de este punto, porque no tiene claro cuándo

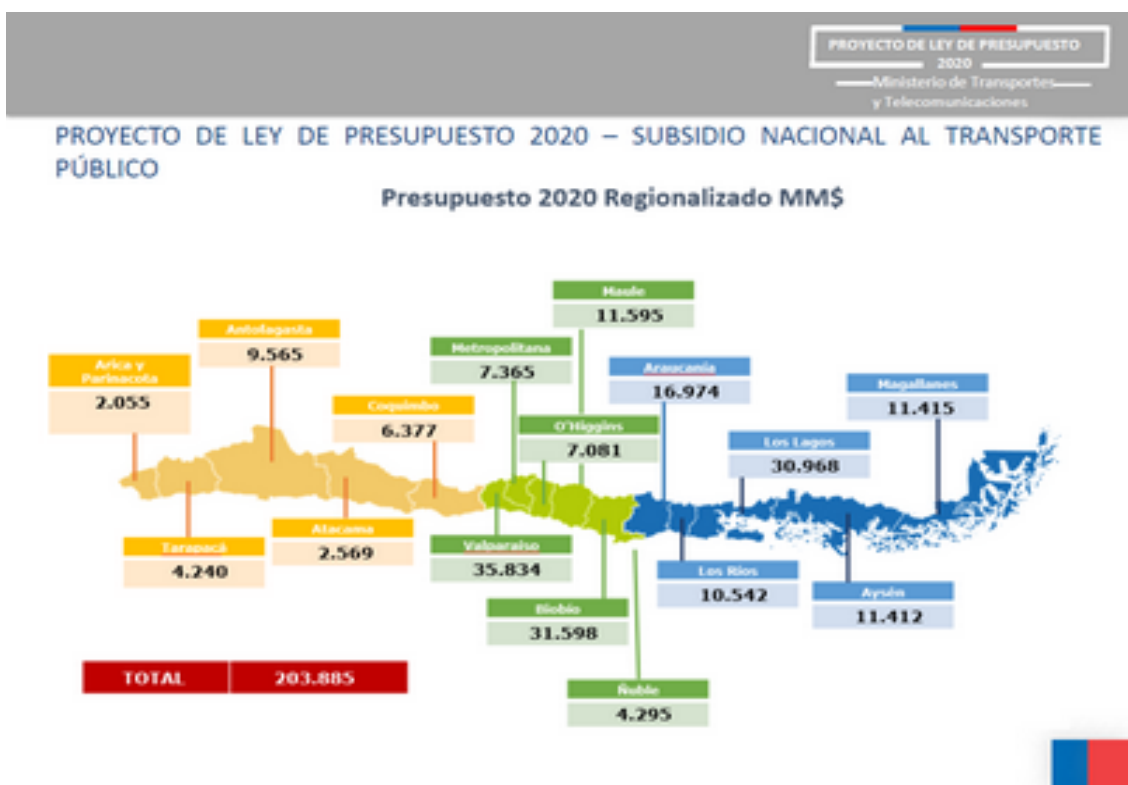
se realizó el ajuste y queda la impresión de que el Estado invierte menos en un año donde se debería invertir más, por razones macroeconómicas.

La señora Cecilia Godoy destacó que en la asignación 512 hay un incremento de \$ 6.000.000.000 y, además, se está gestionando de mejor forma el uso de recursos para proyectos de inversión provenientes del FAR. Añadió que la División de Transporte Público Regional cuenta con equipos cuyo foco principal es lograr que más recursos FAR se destinen a proyectos de inversión en regiones, además de la posibilidad de invertir recursos propios o mediante convenios de transferencia con intendencias, municipios u otros organismos.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que hay que evitar es que esos proyectos se realicen con dineros del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), para que se ejecuten con dineros del Fondo Espejo.

Continuando con su presentación, **la señora Cecilia Godoy** indicó que el Programa 06 administra \$ 203.000.000.000, que es la suma de las asignaciones 511 y 512 del Subtítulo 24, de las inversiones incluidas en el Subtítulo 31 y en las transferencias del ítem 01 del Subtítulo 33.

Mostró el siguiente gráfico, que explica la distribución regional de esos recursos:



Destacó que aproximadamente un 30% se destina a servicios de conectividad, se trata de servicios de buses que conectan zonas aisladas. Hay alrededor de mil contratos de transporte en lanchas, terrestre y aéreo,

que reciben subsidio a la demanda, y hay una serie de subsidios que, si no existieran, determinarían el fin de los servicios de transporte.

El Honorable Diputado señor Núñez consultó si se incluye lo realizado en Salamanca, donde se habilitó un servicio de buses para un sector aislado de la comuna, aumentando la frecuencia y rebajando el valor del pasaje.

La señora Cecilia Godoy señaló que así es.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó desagregar por región el listado de proyectos.

La Directora señora Godoy señaló que se hará llegar el detalle respectivo.

Luego señaló que el segundo ítem en importancia de los \$ 203.000.000.000 corresponde a rebaja de tarifas de buses; se trata de la compensación para que el escolar pague el 33% del valor en las zonas que fueron licitadas. Esta compensación beneficia principalmente a escolares.

El Honorable Diputado señor Núñez pidió se explique si los subsidios están asociados a las licitaciones y a los perímetros de exclusión.

La señora Cecilia Godoy explicó que hay dos formas de mirar el transporte público: uno regulado y otro desregulado; en ambos casos hay una compensación asociada a la rebaja de tarifa, pero cuando se aplica la figura de perímetro, los montos se suman, pero la rebaja se mantiene y se paga con otro ítem. En el fondo, la rebaja de tarifa estudiante se mantiene, sea que se aplique la figura del perímetro, de zona regulada o desregulada, no hay diferencias.

El Honorable Diputado señor Núñez consultó si la rebaja del valor del pasaje en sector urbano se carga en alguno de estos ítems. Señaló que en la Región de Coquimbo se prometió un perímetro de exclusión y ciertas medidas que permitirían rebajar la tarifa o la regularían y nada de ello ha ocurrido.

El Honorable Senador señor Letelier consultó dónde está cargada la rebaja del pasaje de adultos mayores de Punta Arenas.

La señora Cecilia Godoy señaló que en el caso de Punta Arenas hay un ítem aparte, porque es zona extrema y allí la rebaja del pasaje de adultos mayores se aplica en el transporte urbano. Precisó que esa ciudad tiene un monto y una regulación distinta y no se enmarca en perímetro ni en zona no regulada.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que el punto de discusión es que los adultos mayores son iguales en todo Chile. Consultó si son los que entran y salen de los perímetros de exclusión quienes reciben la rebaja de tarifa.

La señora Cecilia Godoy aclaró que la figura de perímetro se aplica principalmente en las áreas urbanas, más que en las rurales. En todos los servicios subsidiados que se desempeñan en zonas aisladas o rurales se ha ido incorporando la rebaja al adulto mayor.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó el desglose de la rebaja de tarifa de buses de sectores urbanos, indicando su distribución y quién recibe el dinero

La señora Cecilia Godoy se comprometió a enviar la información solicitada.

La señora Ministra señaló que la tarifa de adultos mayores tiene distintas versiones, dependiendo del lugar. Hay zonas licitadas, en que la licitación estableció una rebaja, otras zonas en las que los operadores privados dan la rebaja voluntariamente y otros lugares, que son los perímetros, donde se rebaja la tarifa o se otorga gratuidad al transporte de adultos mayores. Por otra parte, en los servicios de conectividad, por ejemplo, los adultos mayores viajan gratis, es decir, hay una cantidad importante de versiones para favorecer a los adultos mayores.

El Honorable Senador señor Letelier consultó cuales son las zonas licitadas.

La señora Cecilia Godoy señaló que se trata de Antofagasta, Iquique, Rancagua, Concepción y Valparaíso.

El Jefe de Gabinete del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que actualmente 865 servicios de buses subsidiados por el Ministerio en zonas aisladas y de conectividad rural ofrecen por contrato una rebaja tarifaria para el adulto mayor, de un 50% del valor del pasaje adulto. 81 modos de transporte marítimo, fluvial, lacustre y aéreo ofrecen a adultos mayores una rebaja tarifaria del 50%.

Los servicios de buses urbanos de distintas ciudades del país ofrecen algunas rebajas: los sistemas de buses regulados de Iquique, Alto Auspicio y Rancagua tienen un 20% de descuento para la tercera edad; los sistemas de buses licitados de la Región del Biobío hacen una rebaja de tarifa del 40% en las comunas de Concepción, Chiguayante, Hualqui, Talcahuano, Hualpén, San Pedro de la Paz y Penco; el sistema de buses de Punta Arenas, tiene una rebaja del 50% para los adultos mayores. Agregó que en las bases de la licitación del subsidio que se realizó en Punta Arenas se debía incluir en el precio que se ofrecía una rebaja para los adultos mayores.

Respecto del transporte ferroviario, en el Metro de Valparaíso los adultos mayores cuentan con la tarjeta Merval Adulto, mediante la cual acceden a una rebaja del 50% del pasaje, beneficio extensivo al transporte en trolebuses; Biotrén hace una rebaja de 20%, Metrotrén Santiago-Rancagua, de 40% y ofrece dos pasajes por uno los días miércoles, previa inscripción; Victoria-Temuco, 30% de descuento; Arica-La Paz, 30% de descuento; El Corto-Laja, 50%;

Santiago-Chillán, 10% de descuento, y el Bus Carril Talca-Constitución, 50% de descuento. Añadió que, en Santiago, la tarifa especial para adultos mayores en el Metro comprende una rebaja del 66% del valor del pasaje, en todo horario.

El Honorable Senador señor García-Huidobro solicitó que la información recién señalada sea entregada por escrito a los integrantes de la Subcomisión.

La Directora señora Godoy señaló que en regiones hay cerca de 1.000 servicios de transporte escolar gratuito, gracias a subsidios a los que se destina casi el 14% del presupuesto que administra la División. Son licitados por el Ministerio y se trata de furgones escolares que van a buscar al niño a su domicilio y lo trasladan al colegio. Esto se coordina con los municipios y con los organismos regionales. Se trata de dar cobertura en sectores aislados y rurales.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si hay listas de espera de municipios que hayan solicitado más transporte de este tipo.

La señora Cecilia Godoy señaló que hay situaciones en las que los servicios existen y requieren algunas mejoras; hay otras en que el transporte público está disponible, pero se requiere corregir sus horarios, por ejemplo. Es decir, no todo se resuelve a través de un transporte escolar exclusivo y muchas veces son soluciones mixtas, para que no quede ningún niño privado de asistir al colegio.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó información de los casos donde hay demanda insatisfecha. A su vez, consultó qué tan capturado está el mecanismo del subsidio por los operadores y cuál es el valor que se les paga mensualmente.

La señora Ministra señaló que para asegurar la utilización correcta de los recursos se revisó todos los contratos, lo que permitió detectar recorridos repetidos, por ejemplo. Además, se ha agregado en las bases de licitaciones la incorporación de tecnología en los buses, lo que permite hacer seguimiento del cumplimiento de las rutas.

El Honorable Senador señor García-Huidobro consultó si hay algún seguro especial para los niños que se trasladan en estos buses.

La señora Cecilia Godoy indicó que no se exige un seguro específico, a menos que se trate de niños con condiciones especiales, asociadas a algún tipo de enfermedad, caso en el que los colegios deben proveer un especialista que circule con los niños en el bus, si cuentan con él.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por la Extensión de TNE² Verano y el Bono TNE.

La señora Cecilia Godoy aclaró que la Extensión TNE Verano compensa a los operadores que transportan estudiantes durante los meses

² Tarjeta Nacional Estudiantil.

de verano. Y el bono TNE es una compensación que se otorga por el hecho de que históricamente el operador emitía las tarjetas de estudiante.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que el gran problema del Bono TNE es que lo reciben las organizaciones y no los operadores, es dinero para la Federación. Consultó por qué no se utiliza el carnet de identidad que indique que su titular es estudiante, u otro mecanismo, en lugar de regalar \$ 2.000.000.000.

La señora Ministra estuvo de acuerdo en ir avanzando en el uso de tecnologías que en el mediano plazo permitirían tener esto resuelto. Actualmente no es posible, por limitaciones tecnológicas de JUNAEB, que emite la tarjeta.

La señora Cecilia Godoy explicó que este bono de 3 UTM, lo reciben los empresarios inscritos en el Registro de Transporte Público y que originalmente ellos emitían la tarjeta, antes que la JUNAEB se hiciera cargo de ello.

El Honorable Senador señor Letelier consultó al sectorialista de Dirección de Presupuestos, señor Pisero, por qué motivo se sigue pagando este bono a los empresarios del transporte.

El señor Pisero señaló que este bono se encuentra contemplado en la ley de subsidio al transporte público y dijo no tener otros elementos de juicio para juzgar si corresponde o no otorgarlo, pero está en la ley y se debe pagar.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó precisar la información, porque se trata de una de las tantas transferencias directas a empresarios, sin contraprestación. Se debiera poner como condición que este tipo de recursos sea para operadores que cuenten con tecnología adecuada y pidió al Ejecutivo proponer una glosa para que estos recursos que se traspasan a operadores se destinen adecuadamente.

El Honorable Diputado señor Auth señaló estar al tanto del esfuerzo hace el Estado para incorporar medios eléctricos de transporte. Hay un conjunto de ciudades donde el transporte colectivo menor prácticamente copa el transporte público, por lo que consultó si se contemplan subsidios o incentivos para el cambio a vehículos eléctricos, a fin de que este progreso también llegue a regiones donde el principal medio de transporte es el colectivo.

El Honorable Senador señor Letelier sugirió que el incentivo debería establecerse también en una glosa.

El señor Subsecretario de Transportes destacó que hay un programa "Renueva tu Micro y Renueva tu Colectivo". Sin perjuicio de ello, se requiere que la tecnología evolucione un poco más, de manera que los costos sean menores. Actualmente un bus eléctrico cuesta 50% más que uno diésel, hace diez años el costo era mucho mayor y la diferencia debiera bajar a medida que progresa la tecnología. En vehículos menores la diferencia es mucho más amplia, un automóvil eléctrico resulta dos o tres veces más costoso que uno diésel, por lo

que el costo de subsidiar un taxi colectivo es mucho más alto, proporcionalmente hablando.

El Honorable Senador señor Letelier consultó cuáles decisiones en materia de iniciativas de inversión toma el Ministerio.

La señora Cecilia Godoy señaló que las iniciativas de inversión que resuelve el Ministerio son proyectos de conservación e infraestructura y presentó la siguiente lámina que describe el detalle:

PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones			
N°	Región	Proyectos de Inversión	Total Año 2020 M\$
1	Tarapacá	Conservación de paraderos región de Tarapacá Iquique	200.000
2	Antofagasta	Conservación infraestructura menor para el transporte público, región de Antofagasta	550.000
3	O'Higgins	Conservación puntos congestionados de región de O'Higgins Las Cabras	769
4	Maule	Conservación de paraderos región de Maule, Linares	450.000
5	Concepción	Conservación vías de transporte público en Concepción, Paicavi	500.000
6	Concepción	Conservación infraestructura menor para el transporte público, comuna de San Pedro de La Paz	49.170
7	Concepción	Conservación infraestructura menor para el transporte público comuna de Chiguayante	390.000
8	Araucanía	Conservación infraestructura menor para el transporte público en la región de la Araucanía Lonquimay 3	25.203
9	Araucanía	Conservación infraestructura menor para el transporte público en la región de la Araucanía Tolten	15.000
10	Araucanía	Conservación infraestructura menor para el transporte público en la región de la Araucanía Saavedra	36.000
11	Araucanía	Conservación infraestructura menor para el transporte público en la región de la Araucanía Temuco	429.303
12	Araucanía	Conservación paraderos urbanos, Villarrica	20.667
13	Los Lagos	Normalización semáforos red centro ciudad de Osorno	378.029
14	Magallanes y de la antártica chilena	Conservación Medidas Rápida Ejecución en la comuna de Padre Hurtado	31.000
15	Los Rios	Conservación vial intersección Ejes Bueras - Haverbeck, comuna de Valdivia	208.000
16	Ñuble	Conservación de señalización, demarcación y seguridad vial en distintas ciudades	51.359
TOTAL			3.334.500

Indicó que, además, se debe sumar todas las iniciativas de inversión gestionadas mediante convenios de transferencia o pactados con otras entidades. Son necesidades que las regiones levantan, para mejorar la circulación del transporte público.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por qué este Programa incluye un fondo de inversión, si está gestionando subsidios; por qué con dineros para subsidios se está haciendo inversiones en paraderos urbanos en Villarrica y no se hacen con recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

La señora Cecilia Godoy señaló que este presupuesto de inversión es bastante acotado y se hace para proyectos de rápida ejecución.

El Honorable Senador señor Letelier requirió mayor explicación de un proyecto a ejecutar en Las Cabras. En su opinión, si se va a

invertir en Las Cabras debe ser para arreglar el terminal de los taxis colectivos, porque aún no llegan fondos de inversión en infraestructura que potencien el transporte público en esa zona. Los gobiernos regionales utilizan los recursos para otras cosas que no son transporte.

El Honorable Diputado señor Núñez manifestó que siempre se da el mismo argumento: que no hay capacidad para proyectos en las regiones. Expresó que en la que Su Señoría representa los dueños del transporte público mandan, con independencia del gobierno de turno; allí no hay perímetros de exclusión ni licitaciones, de resultas de lo cual no hay control sobre el transporte público en las dos principales ciudades de la Región de Coquimbo.

El Honorable Senador señor Letelier propuso rechazar este Programa, para que este presupuesto se reordene conforme a una lógica, en el sentido de que corresponde emplearlo en medidas y proyectos que mejoren el transporte público, como un terminal o paradero de taxis, pero no en otros temas de urbanismo.

La señora Cecilia Godoy señaló que históricamente ha sucedido que se financie con recursos del Fondo Espejo mejoras que no necesariamente impulsaban o mejoraban la circulación del transporte público. En cambio, todos los proyectos presentados con cargo a este Subtítulo de una u otra manera mejoran la circulación del transporte público y algunas veces también tienen efectos positivos para el transporte privado.

La División que dirige interviene en proyectos de rápida implementación y de bajo costo, que mejoran la circulación del transporte público. También gestionan otro conjunto de proyectos que complementan los proyectos más grandes.

El Honorable Senador señor Letelier afirmó que estos proyectos son propios de las municipalidades, del FNDR o de la SUBDERE y no del corazón del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora Ministra señaló estar de acuerdo en realizar una presentación más estructurada de este punto, pero reiteró que se trata de intervenciones de menor escala. En general, cuando llegan los fondos para inversiones, son ocupados en grandes proyectos, que toman bastante tiempo y tienen una ingeniería compleja; en cambio, estas intervenciones son más inmediatas, tienen por objeto básicamente resolver la circulación y complementan decisiones de inversión de las regiones.

El señor Pisero observó que no parece recomendable dejar sin financiamiento proyectos que se están ejecutando y generan un arrastre que tiene que resolverse de alguna forma, con independencia de las observaciones que se pueda formular al proyecto mismo o a la decisión de realizarlo.

El Honorable Senador señor Letelier recordó que surgieron dos interpretaciones respecto del Artículo Tercero Transitorio de la ley N° 20.378, relacionadas con el sentido y alcance de la palabra “hasta”: la versión de los parlamentarios entendía que correspondía traspasar el total de la cifra indicada en

dicho precepto, pero primó la otra, de la Dirección de Presupuestos, y el aporte especial no se hizo en términos completos. Consultó si finalmente esos dineros fueron traspasados y en qué fecha ello se hizo. Recordó que la cifra sobre la cual se discutía era en torno a los \$ 15.000.000.000.

El señor José Pisero informó que se trataba de una diferencia provisionada en el Tesoro Público, de la que se traspasó finalmente \$ 25.000.000.000, a mediados de octubre.

El Honorable Senador señor Letelier recordó que el argumento de la Dirección de Presupuesto fue que no era necesario u obligatorio traspasarlo todo, que la ley fijaba un monto máximo que se podía traspasar. Ha quedado claro, entonces, que los recursos sí están en el presupuesto y que en aquella ocasión se traspasaron montos adicionales.

Solicitó se informe sobre la fecha exacta del traspaso, el número del decreto y todos los antecedentes asociados.

Por otra parte, consultó si en el actual presupuesto se consideran todos los recursos que se va a traspasar, para que no vuelva a ocurrir lo mismo. A juicio de Su Señoría la Dirección de Presupuestos tuvo corresponsabilidad en el alza innecesaria de la tarifa del Transantiago, riesgo que se advirtió en su momento y que es importante para precisar para la historia de la ley.

Consultó si están considerados en el presupuesto para el año 2020 todos los recursos para la ley de subsidios, en el entendido de que la Ley N° 20.378 no fija un margen o límite máximo al traspaso, sino que obliga a aportar el monto total.

El señor José Pisero explicó el Ministerio de Hacienda ha sostenido que la palabra “hasta” determina que se señala un monto que se puede llegar a alcanzar, pero no necesariamente se debe alcanzar. Hay una serie de variables que considerar cuando se estructura el presupuesto del sector público y, dentro de ello, está el cumplimiento de metas y de las reglas estructurales del gasto fiscal, por lo tanto, la distribución de los recursos no es un problema muy fácil de resolver. Lo que se ha hecho es someter a discusión cada año si es necesario llegar “hasta” el monto señalado, sin perjuicio de lo cual los recursos se provisionan en el Tesoro Público, porque en la medida en que no se consuma íntegramente, se puede satisfacer otras necesidades.

Indicó que efectivamente en el presupuesto para el año 2020 se mantiene un monto de recursos de esa línea de subsidio provisionado en el Tesoro Público, por una cifra similar a los \$ 15.000.000.000.

El Honorable Senador señor Letelier propuso traspasarlos definitivamente al presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, porque el país ya no puede seguir traspasando los costos al usuario.

El señor José Pisero señaló que la Dirección de Presupuestos está abierta a revisar el tema.

El Honorable Senador señor Letelier recordó que el año pasado se solicitó dar cierta flexibilidad en materia de perímetros de exclusión, tanto en la Región Metropolitana como en otras regiones. Consultó si dichos perímetros pueden comprar buses o no. En la afirmativa, cómo se opera, qué se puede hacer y que no y de qué flexibilidad se dispone.

La señora Ministra señaló que los perímetros de exclusión están definidos como instrumentos que permiten gestionar los sistemas y aumentar las exigencias en un plazo más corto de lo que una licitación implicaría. El enfoque con el que se trabaja es que, para imponer esas exigencias en un plazo corto, los perímetros se sujetan a procesos de licitación por fracciones del sistema. De manera que se transita del perímetro a un sistema completamente licitado, en un plazo breve. Es lo que se está proponiendo en distintas ciudades. La condición de licitar parte del sistema conlleva la posibilidad real de perder servicio si no se da una buena respuesta a los pasajeros. En algunos perímetros está prevista la renovación de flota.

El señor Juan Carlos González indicó que en el modelo actual el perímetro de exclusión no considera flota. Básicamente, porque se trata de un mecanismo compensatorio de los costos operacionales de las empresas que no involucra inversiones. Recientemente, en un perímetro convenido en Valdivia, el operador ofreció la incorporación de 13 buses, como un costo asumido por él, para acceder a un mayor plazo de perímetro.

Explicó que la renovación de flota en regiones debe buscarse por la vía de los gobiernos regionales y del programa de “chatarización”, situación en que cada gobierno regional vota si aplica recursos y hasta qué monto.

Recordó un debate habido en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, en que se planteó que sería adecuado focalizar los subsidios regionales también en inversiones, para lo cual se podría considerar una glosa presupuestaria o una eventual reforma de la Ley de Subsidio que posibilite que dentro de un perímetro de exclusión se incluyan recursos para flota. Recientemente se solicitó al Ministerio Secretaría General de la Presidencia que considere la posibilidad de tal glosa.

El señor José Pisero expresó que nunca ha existido en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones una glosa para renovar buses.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó a la Dirección de Presupuestos considerar lo planteado, porque para electromovilidad o para tener buenos estándares en regiones es necesario avanzar en este tema. Hoy se gastan recursos en subsidiar la compra de buses a operadores y las máquinas deberían quedar afectas a prestar servicio en el territorio respectivo, lo cual no ocurre.

A continuación, consultó la forma en que se va a financiar los daños que ha sufrido en estos días el Transantiago y cómo se va a generar ese financiamiento.

La señora Ministra indicó que aún se trabaja en el levantamiento de la información. Hay un evidente daño a la infraestructura y su reparación se financiará desde distintas fuentes: Metro tiene un esquema para hacerlo, los buses otro, pero además hay gastos adicionales que aún se están dimensionando, derivados de la menor recaudación producto de la evasión y porque se ha debido ocupar buses de refuerzo que no tienen validador, los cuales no tienen más alternativa que llevar a las personas sin cobro.

El Jefe de la Dirección de Finanzas, señor Puga señaló que los montos están siendo evaluados y, para tener una idea de las dimensiones del problema, entregó las siguientes cifras: el sistema tiene una dotación del orden de 6.600 buses contratados, de los cuales generalmente salen a la calle diariamente poco más de 6.000; hoy hay 5.800 buses en la calle que son de propiedad de Transantiago. Cerca de 80 buses Pullman fueron contratados por Metro de Santiago.

Respecto del financiamiento de las obras de reparación de las estaciones de Metro y de los vagones dañados, indicó que es un proyecto que tiene que levantar Metro y aún el Ministerio no ha sido informado de cómo se hará.

En cuanto al sistema de superficie, hay más de 2.000 buses con daños, 25 de ellos quemados, y muchos conductores agredidos.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó al Ejecutivo una predisposición favorable a un par de glosas en esta materia.

Siempre se dijo que los fondos espejo irían destinados a transporte y lo que algunos quieren es una glosa para asegurar que todo el dinero que se traspase a los gobiernos regionales conlleve la restricción de ser destinados necesaria y exclusivamente a transporte y no se puedan invertir en otros fines.

Además, solicitó que se explicita inmediatamente, sin esperar reglamento alguno, que los gobiernos regionales destinarán parte de ese dinero a arreglar paraderos de transporte público menor o terminales.

Por otra parte, sostuvo que sigue vigente la discusión sobre la forma de asegurar un real impacto en la rebaja del pasaje de los adultos mayores. Distinguir entre regiones que tienen o no un mecanismo licitado es muy odioso, por lo que se requiere una fórmula distinta.

En resumen, solicitó resolver estas inquietudes a través de glosas.

El Honorable Senador señor García-Huidobro consultó por el destino de los trolebuses de Valparaíso. En segundo lugar, señaló que hoy se da una oportunidad para apoyar la electromovilidad en las regiones, abarcando el transporte menor y en buses, lo que supone ampliar el subsidio al transporte menor.

La señora Ministra, respecto de la situación de los trolebuses de Valparaíso, señaló que el operador es privado, es propietario de los trolebuses y, además, parte de esa flota está declarada como patrimonio, todo lo cual genera una complejidad importante.

Actualmente se les entrega \$ 260.000.000 anuales, como compensación para mantener las tarifas, pero han planteado la necesidad de un subsidio adicional para pagar deudas pendientes, no para la operación. El Estado no puede transferir recursos a un privado para ese propósito; por otra parte, el Ministerio ha solicitado en tres oportunidades el catastro de los buses, para saber cuáles eventualmente podrían contar con un respaldo, y aún no lo han recibido. Entregaron los resultados financieros, en los que figuran \$ 50.000.000 anuales destinados a dietas de directores, lo que configura una situación muy poco clara si se pretende que el Estado tiene que asumir el problema.

Por la condición de patrimonio de los trolebuses el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio participa en el grupo de trabajo que analiza esta cuestión, pero la empresa privada no ha entregado con claridad la información.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por qué razón la ciudad de Valparaíso no se hace cargo de los trolebuses a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

La señora Ministra explicó que se ha explorado un amplio espectro de soluciones administrativas. Generalmente, estos sistemas, que no son parte estructurante del transporte, pero se mantienen por razones históricas o turísticas, son administradas por una corporación público-privada en que participan el gobierno local y la comunidad y que recibe aportes privados, con que se mantienen y operan; consideró que esta es una buena figura a evaluar.

El Honorable Senador señor Letelier puso en votación el Programa 06, en el tendido de que hay un acuerdo en principio en orden a que los recursos del FAR terminarán en el Ministerio de Transporte y no en el Tesoro Público. La idea es que el Ministerio disponga de la totalidad de los recursos para inversiones y así sincerar lo que corresponde al Fondo Espejo.

A tal efecto, propuso rechazar todo el Programa, porque no corresponde que la Región Metropolitana tenga una cantidad de recursos que no se reflejan en el Fondo Espejo.

En una primera instancia, el señor Presidente de la Subcomisión puso en votación el Programa 06, sin los Subtítulos 24 y 31, lo que fue aprobado por la Subcomisión.

- Concurrieron al acuerdo los Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y los Honorables Diputados señores Auth y Núñez.

A Continuación, el señor Presidente puso en votación reducir a \$ 2.000 las asignaciones 520, 521 y 522 del ítem 01 del Subtítulo 24, lo que se aprobó por mayoría.

- Por aprobar la rebaja se manifestaron los Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y el Honorable Diputado señor Núñez. Por mantener esas asignaciones tal como han sido formuladas estuvo el Honorable Diputado señor Auth.

Finalmente, el señor Presidente puso en votación la reducción a \$ 1.000 del Subtítulo 31, propuesta que concitó el apoyo de la Subcomisión.

- Concurrieron al acuerdo los Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y los Honorables Diputados señores Auth y Núñez.

Acordada la reapertura del debate por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, se procedió a votar nuevamente la totalidad del Programa 06.

- Por rechazarlo votaron los Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y el Honorable Diputado señor Núñez. En contra del rechazo lo hizo el Honorable Diputado señor Auth.

El Honorable Diputado señor Auth fundó su voto en la circunstancia de que el rechazo del Programa importa también desechar las asignaciones 520, 521 y 522 del Subtítulo 24, decisión que Su Señoría manifestó no compartir.

La señora Ministra manifestó que se está revisando el monto de los recursos que van a regiones y cuánto de ellos corresponde al Fondo Espejo. Sugirió dejar pendiente este Programa, hasta recibir toda la información que ha sido solicitada junto con una propuesta concreta.

El Honorable Senador señor Letelier adujo que se necesita una glosa que asegure que todo el Fondo Espejo creado por la Ley de Subsidios sea administrado por los gobiernos regionales y se destine a transporte.

Atendiendo a la solicitud de la señora Ministra y en vista del fundamento invocado, se acordó nuevamente reabrir el debate y dejar pendiente el Programa 06.

- Concurrieron al acuerdo los Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y los Honorables Diputados señores Auth y Núñez.

**PROGRAMA 07
PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO**

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 1.158.186.000, lo cual representa un crecimiento de 0,2% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 1.155.521.000, expresado en moneda de 2020.

El siguiente cuadro desagrega este presupuesto por Subtítulos:

<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;"> PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones </div>						
PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 – PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO						
En Miles de \$						
Sub-Título	Ítem	CLASIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	AÑO 2019 LEY DE PFTO. P. INICIAL + Difer. Resaj + Leyes Especiales	PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020	VAR \$ LEY 2019 / PROJ. LEY 2020	Var % Ley 2019 / Proj. Ley
			(1)	(2)	(3) = (2) - (1)	(4) = (3) / (1)
		TOTAL GASTO	1.155.521	1.158.186	2.665	0,2%
21		GASTO EN PERSONAL	887.762	887.762	0	0,0%
22		BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	245.611	243.784	-1.827	-0,7%
24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.120	4.120	0	0,0%
	07	A Organismos Internacionales	4.120	4.120	0	0,0%
	003	Comisión Interamericana de Puertos	4.120	4.120	0	0,0%
25		ÍNTEGROS AL FISCO	0	0	0	-
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	16.028	20.520	4.492	28,0%
	05	Máquinas y Equipos	0	1.026	1.026	-
	06	Equipos Informáticos	5.782	5.130	-652	-11,3%
	07	Programas Informáticos	10.247	14.364	4.117	40,2%
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	0	0	0	-
33		TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	0	0	0	-
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	0,0%
35		SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
Gasto de Estado de Operaciones = Total Gastos - Amortizaciones - Servicio de la deuda.			1.155.521	1.156.186	2.665	0,2%

Por tratarse de un presupuesto de continuidad, se procedió a su votación sin mayor discusión.

- Sometido a votación el Programa 07, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro, y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

PROGRAMA 08 PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA

El presupuesto de este Programa considera recursos por \$ 6.641.730.000, lo cual representa una disminución de 1,4% respecto del

presupuesto del año 2019, que fue de \$ 6.738.208.000, expresado en moneda de 2020.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, explicó que durante el período 2010-2014 se creó en el Ministerio una Unidad de Planificación y Desarrollo, buscando fortalecer el rol planificador, que estaba debilitado. La experiencia mostró que ese rol debía volver a SECTRA, que es la unidad que cuenta con la mayor parte de los especialistas en transporte del Ministerio. Por otro lado, se detectó la necesidad urgente de fortalecer la tecnología en transporte, no solo en la Unidad Operativa, que controla semáforos, para incorporar sensores que suministren información de viajes.

Se creó entonces una unidad nueva, de Transporte Inteligente, que fortalece el área tecnológica, y SECTRA quedó dependiendo directamente del Subsecretario, abocada a la esfera de los estudios. Ello determinó una reubicación de las personas, por lo cual se observa que en algunos programas y Subtítulos varían los montos y aparecen funcionarios que pasan de una unidad a otra.

La Directora Ejecutiva del Programa SECTRA, señora Giselle Labarthe, mostró la evolución de cada Subtítulo hasta el año 2019. Señaló que los mayores cambios para el año 2020 dicen relación con la reorganización de la Subsecretaría y en particular, de SECTRA, que sigue siendo la unidad enfocada en los estudios, área en que interactúa con la División de Transporte Público Regional (DTPR), con el foco en regiones. El Subtítulo 21 es el que corresponde a una reorganización y redistribución del equipo humano dentro de SECTRA.

Enseguida, ilustró mediante el siguiente cuadro la composición por Subtítulos del gasto de este Programa:

PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020 – PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA

En Miles de \$

Sub-Título	Item	CLASIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	AÑO 2019 LEY DE PPTD. P. Inicial + Difer. Reg. + Leyes Especiales	PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2020	VAR. \$ Ley 2019 / PPTD. LEY 2020	Var % Ley 2019 / Proy. Ley
			(1)	(2)	(3) = (2) - (1)	(4) = (2) / (1)
		TOTAL GASTO	6.738.208	6.641.730	-96.478	-1,4%
21		GASTO EN PERSONAL	3.337.793	2.237.789	-1.100.004	-33,0%
22		BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	894.895	858.452	-36.443	-4,1%
24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	0		0	-
25		ÍNTEGROS AL FISCO	0		0	-
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	91.835	55.404	-36.431	-39,7%
	03	Vehículo	14.267		-14.267	-100,0%
	04	Mobiliario y Otros	4.098		-4.098	-100,0%
	05	Máquinas y Equipos	4.047	9.234	5.187	128,2%
	06	Equipos Informáticos	28.584	6.156	-22.428	-78,5%
	07	Programas Informáticos	40.840	40.014	-826	-2,0%
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	2.411.685	3.688.085	1.076.400	44,6%
	01	Estudios Básicos	1.413.762	1.999.427	585.665	41,4%
	02	Proyectos	997.922	1.488.658	490.736	49,2%
33		TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	0	0	0	-
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	0,0%
35		SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
Gasto de Estado de Operaciones = Total Gastos - Amortizaciones - Servicio de la deuda.			6.736.208	6.639.730	-96.478	-1,4%

SECTRA es un programa de nivel nacional, que cuenta con cinco oficinas macro zonales que dan cobertura a lo largo del país y proporcionan servicios de planificación a mediano y largo plazo. Esas oficinas se enfocan particularmente en desarrollar planes maestros para las distintas ciudades del país, para luego avanzar con cada uno de los proyectos que los integran.

Cada ciudad y plan genera una cartera de proyectos y una importante inversión a futuro; el Ministerio de Transportes se hace cargo de algunos de ellos y otros quedan en manos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo o del Ministerio de Obras Públicas, que son los principales clientes. Hay estudios para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Santiago, O'Higgins, Maule, Biobío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén, Magallanes y Ñuble.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que el listado de proyectos y recursos asociados revela que la gran mayoría de los estudios se hace con terceros, en circunstancias que SECTRA tiene capacidad propia instalada. Consultó a qué se dedica esa capacidad propia instalada.

La señora Labarthe señaló que no todos los estudios están en el listado presentado.

El Honorable Senador señor Letelier requirió la lista completa de estudios, porque es de interés saber cuánto se hace fuera y que se

hace dentro de la unidad. A estas alturas SECTRA debería estar pensando de aquí al año 2050, en la perspectiva de que entonces un tercio del parque automotriz usará electromovilidad y para que así sea se debe generar incentivos.

Consultó por los estudios sobre vías exclusivas y segregadas y por aquellas regiones en las que no hay estudios.

El Honorable Diputado señor Núñez recordó que se ha anunciado mucho un proyecto de vías exclusivas en el eje Balmaceda, en Coquimbo, pero no hay claridad sobre el inicio de esas obras.

Se menciona también un proyecto de tranvía Coquimbo-La Serena, que es de alto interés público, que estaría a cargo de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, pero desconoce si existen estudios de factibilidad. A juicio de Su Señoría, esta iniciativa debe formar parte de una política pública y no depender sólo de un Ministerio.

Por último, comentó que hace un año surgió con mucha fuerza en la Región de Coquimbo una demanda que dice relación con el pasaje rebajado para el adulto mayor y manifestó que la forma en que los recursos de la ley espejo se reparten y llegan a regiones sigue siendo una caja gris

La señora Labarthe informó que el equipo de SECTRA trabaja apoyando a otros Ministerios, en un rol de contraparte; por ejemplo, en el estudio del tranvía Coquimbo-La Serena.

El Ministerio de Transportes, a través de SECTRA, es el ente planificador de los sistemas de transporte a lo largo del país. Las necesidades son múltiples y el programa, con los recursos que tiene, no da abasto para cubrir todas las necesidades que surgen desde nuestro extenso territorio. Se realiza trabajo interno, se apoya a los Municipios y se desarrolla estudios con fondos regionales. La labor excede los recursos asignados por el Programa 08.

El Honorable Senador señor Letelier requirió saber lo que se está haciendo en materia de electromovilidad, de trenes de acercamiento y de estudios de flujos.

En materia de proyectos surge la interrogante de qué le corresponde hacer a SECTRA y qué a otros órganos, pues da la impresión de que están supliendo el trabajo de otros.

Por otra parte, el gran problema de la conurbación es determinar qué carreteras o caminos se van a construir, para que las personas no queden encerradas en la ciudad. Consultó por la actualización del plan de conurbación Machalí-Rancagua, donde el problema principal es resolver la manera de hacer el anillo en torno a Rancagua y preguntó si se realiza ese tipo de estudios para las grandes urbes.

La señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones precisó que SECTRA tiene un rol que no es asignable a otras entidades, porque incluye la evaluación social de los proyectos y la preparación de una cartera de inversión de recursos públicos.

Antes de destinar fondos a regiones es importante que exista una cartera de proyectos en los cuales invertir y SECTRA se dedica a eso. El análisis de la rentabilidad social de los proyectos es determinante en la asignación de recursos públicos, con independencia del análisis que una concesionaria pueda hacer sobre la conveniencia privada de una mejora.

En todas las carteras de proyectos en regiones que se financian con recursos del Fondo Espejo se requiere tener la rentabilidad social aprobada, labor que forma parte del trabajo que hace SECTRA.

La electromovilidad es un área nueva. Se trata de un proyecto de la Dirección de Vialidad que partió como estudio de inversión en infraestructura vial, al que se han ido incorporando otras áreas, como sistemas tecnológicos, por ejemplo, que no estaban en la cartera original, o la electromovilidad, que viene con fuerza y que se intenta promover en todo Chile.

El señor Subsecretario de Transportes señaló que la electromovilidad constituye un eje central que el Ministerio está abordando. Explicó que un tercio de los gases de efecto invernadero provienen del transporte y la electromovilidad provee una herramienta relevante para combatirlo, que ha sido incorporada de manera transversal en los programas del Ministerio; se encuentra en Transantiago, en SECTRA y, además, se ha creado una unidad especial para desarrollar la electromovilidad en regiones.

Añadió que actualmente Transantiago tiene 400 buses con esas características en circulación, lo que coloca a nuestro país en el segundo lugar entre los que cuentan con buses eléctricos operando. En regiones se partió en Concepción, que tendrá su primer electro corredor, lo que no obsta al potenciamiento del uso del tren, que también aporta a la descontaminación. La idea principal es llegar a todas las capitales regionales con un eje estructurante, por lo menos. Adicionalmente, se está renovando la base administrativa del programa "Renueva Tu Micro", para incorporar en él buses eléctricos.

La señora Labarthe añadió que SECTRA se enfoca en la evaluación social, de la mano con el Ministerio de Desarrollo Social, velando por que la metodología para las estimaciones de demanda esté bien realizada. El foco está puesto en las etapas tempranas de los proyectos, con el objetivo de evitar partir con un diseño caro, para luego concluir que no era rentable.

El Honorable Senador señor Letelier consultó por la coordinación con el MOP en los estudios de pre factibilidad y si los proyectos de regiones se formulan de manera autónoma o hay un ente que brinda apoyo para ese efecto.

La señora Labarthe explicó que los planes maestros no se hacen a puerta cerrada, se licitan y participan todos los organismos públicos de la región involucrados. A nivel central no se interviene sobre las decisiones que se toman en la región.

Las solicitudes para incluir proyectos que provienen de regiones son evaluadas, pero no siempre cuentan con los recursos necesarios; hay casos en que se otorga un apoyo técnico, otros en que se estudia su prioridad y los recursos disponibles, para evaluar si se pueden ejecutar.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que a veces los Gobiernos Regionales son muy centralistas también y no ven lo que pasa fuera de las capitales regionales.

- Puesto en votación el Programa 08, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y Honorables Diputados señores Auth, Kuschel y Núñez.

CAPÍTULO 02 SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

PROGRAMA 01 SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

El presupuesto de este Programa, que es el único del Capítulo, considera recursos por \$ 66.016.900.000, lo cual significa un aumento de 27,1% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 51.929.071, expresado en moneda de 2020.

La Subsecretaria de Telecomunicaciones, señora Pamela Gidi informó que el presupuesto de esta Subsecretaría para el año 2020 presenta un aumento de 7,69% en relación al de 2019, si se excluyen los Subtítulos 31, Iniciativas de Inversión, 32, Préstamos, y 33, Transferencias de Capital.

En pesos 2020 (2,6% reajuste)				Ppto Vigente 2019 v/s Ppto 2020	
Subt.	DENOMINACIÓN	Presupuesto Vigente 2019 (en \$ 2020)	Presupuesto Aprobado 2020	En M\$	%
21	GASTOS EN PERSONAL	8.405.447	8.508.734	103.287	1,2%
22	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	983.173	946.421	-36.752	-3,7%
24	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	387.623	387.623	0	0,0%
25	INTEGROS AL FISCO (Impuestos)	10	10	0	0,0%
29	ADQUISICIONES DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	119.868	813.515	693.647	578,7%
31	INICIATIVAS DE INVERSIÓN	634.068	513.000	-121.068	-19,1%
33	FONDO DESARROLLO DE LAS TELECOMUNICACIONES	34.698.364	37.154.279	2.455.915	7,1%
35	SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	0	0,0%
TOTALES		45.229.553	48.324.582	3.095.029	6,8%
TOTALES EXCLUYENDO SUBTÍTULOS 31, 32 y 33		9.897.122	10.657.303	761.181	7,69%

El Subtítulo 21, Gastos en Personal, refleja un leve aumento, de 1,2%, que se explica por la contratación de un fiscalizador para la macro zona de la Araucanía.

El Subtítulo 22 presenta una disminución 3,7% respecto al año anterior.

El Subtítulo 29 aumenta fuertemente, por la necesidad de sustituir dos camionetas fiscalizadoras, que tienen más de ocho años de uso, y por la compra de una camioneta nueva, para la fiscalización en la nueva macro zona de la Región de La Araucanía, además de mobiliario de bajo monto.

Destacó que por primera vez se va a recibir obras de fibra óptica, que involucra millones de dólares de subsidio del Estado, para lo cual se requiere maquinaria adecuada, que asegure que las obras sean entregadas en la forma adecuada y con la operación correcta.

El Subtítulo 33 se incrementa en 7,1%, porque se duplican los puntos Wifi y por el subsidio a proyectos como el de Televisión Digital (TVD) o Conectividad para la Educación, como se detalla en el siguiente cuadro:

En pesos 2020 (2,6% reajuste)				Proyecto Ppto 2020 v/s Ppto Vigente 2019	
Subt.	DENOMINACIÓN	Presupuesto Vigente 2019 (en \$ 2020)	Presupuesto Aprobado 2020	en M\$	%
	FONDO DESARROLLO DE LAS TELECOMUNICACIONES	34.698.364	37.154.279	2.455.915	7,1%
	Subsidios Fdt Wifi	317.034	855.509	538.475	169,8%
	Subsidio Proyecto FDA	25.049.913	25.014.000	-35.913	-0,1%
33	Subsidio Proyecto TVD	3.255.909	4.398.910	1.142.971	35,1%
	Conectividad para la Educación 2020	5.143.882	5.759.482	615.600	12,0%
	Otros Gastos Fdt	339.799	534.578	194.779	57,3%
	Administrador Banda Ancha	591.797	591.800	3	0,0%

El Honorable Diputado señor Auth consultó por qué el costo de la contratación de asesoría externa para los procesos tarifarios disminuye, en comparación con el presupuesto vigente. Por otra parte, solicitó aclarar a qué se refiere el Subtítulo 29, cuando habla de Máquinas y Equipos.

La señora Subsecretaria respondió que el menor costo en asesorías externas se debe a que los procesos tarifarios se desarrollan por empresas, cada cuatro años, y para el año 2020 corresponde sólo un proceso.

En relación con el ítem 05 del Subtítulo 29 informó que los subsidios canalizados por el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones (FDT), históricamente han sido dirigidos a la telefonía móvil y nunca se había subsidiado fibra óptica. Las maquinarias son dispositivos de control y recepción, para medir el funcionamiento adecuado y constatar que la fibra esté funcionando como corresponde y en las condiciones técnicas necesarias.

El Honorable Senador señor García-Huidobro consultó por qué razón en Iniciativas de Inversión disminuye el presupuesto para estudios de factibilidad técnica del Cable Digital Transpacífico.

La señora Subsecretaria respondió que gran parte de ese estudio ha sido realizado durante el año 2019 y queda una parte menor, a ejecutar el año 2020.

El Honorable Diputado señor Auth solicitó precisión sobre el cronograma de la licitación de la conexión transpacífico.

El Honorable Senador señor Letelier comentó que los acontecimientos que ha vivido el país en estos días han generado rumores que mencionan que las empresas están bajando la calidad del servicio de telecomunicaciones. Lo efectivo es que la calidad de servicio no es tan buena como

en otras épocas, por lo que solicitó que se explique quién y cómo fiscaliza la mantención de la calidad del servicio.

En otro orden de cosas, manifestó que algunos no comparten que sea la Subsecretaría de Telecomunicaciones la que defina el uso y distribución del espectro radioeléctrico³, materia que amerita un estudio que proponga una regulación distinta para la distribución del espectro.

Trajo a colación que una reciente resolución de la Corte Suprema se ha referido al uso de la totalidad del espectro 700, pero no indicó que el Ejecutivo tiene que negociar para no generar un conflicto. El espectro es un bien nacional de uso público, cuya distribución no ha sido puesta aún en el centro del debate y consideró adecuado adelantarse antes de que ello suceda.

La señora Subsecretaria explicó que hay tres entregas programadas del cable Asia; la primera el 4 de noviembre, la segunda 29 de diciembre y la última en mayo o junio de 2020. Una vez que se cuente con toda la información necesaria, en términos de demanda disruptiva, ruta óptima, condiciones geográficas y modelo económico-financiero, estarán dadas las condiciones para la licitación, lo que debiera ocurrir hacia fines del año 2020.

Respecto de la fiscalización, en vista de que en estos días de contingencia nacional las telecomunicaciones se utilizan con mayor intensidad, informó que las empresas están entregando un reporte de calidad del servicio cada dos horas. La Subsecretaría se encuentra trabajando en turnos especiales para compilar la información que recibe de las empresas y se ha comprobado que, en general, las redes han funcionado en forma normal.

Comentó que en época de normalidad la Subsecretaría de Telecomunicaciones no cuenta con presupuesto para fiscalizar proactivamente. La forma de solucionar los problemas de los usuarios es recibir sus quejas, que pueden ser planteadas vía telefónica, a través de redes sociales, de plataformas de atención al usuario a lo largo de todo Chile y en las oficinas de fiscalización. El primer paso es contactar a las empresas, que tienen la obligación de responder y explicar lo que está sucediendo. Añadió que está en ejecución un plan de fiscalización a nivel nacional, pero el presupuesto sólo alcanza para examinar entre el 6% y el 8 % de las antenas instaladas en cada región.

El Honorable Senador señor Letelier precisó que de lo dicho se desprende que no existe la capacidad para garantizar que las empresas mantengan la calidad de sus servicios. Por tanto, es necesario revisar el presupuesto y crear las condiciones para desarrollar esa capacidad, ya que a las empresas se les concede el uso de un bien nacional de uso público. Por ley se ha fijado velocidades mínimas, pero se debe disponer de la capacidad presupuestaria para fiscalizar que ello se cumpla.

La señora Subsecretaria celebró la propuesta y explicó que este año el tráfico de internet móvil y de telefonía móvil se ha triplicado en Chile, dificultando la labor de fiscalización.

³ El espectro radioeléctrico es la distribución energética del conjunto de todas las ondas electromagnéticas. En Chile, el espectro es un bien nacional cuyo dominio pertenece a toda la nación y su uso está regulado por el Estado, quien otorga el derecho de uso del espectro radioeléctrico a quienes quieran operar sobre él.

Fuente: <https://informacioncorporativa.entel.cl/espectro/>.

El Honorable Senador señor Letelier solicitó a la Dirección de Presupuestos colaborar en la asignación de recursos, en el Subtítulo Bienes y Servicios de Consumo, destinados a fiscalizar lo que la ley garantiza.

El Honorable Diputado señor Auth comunicó que el Servicio Nacional del Consumidor, como no tiene los medios para fiscalizar a las empresas, deriva a la Subsecretaría de Telecomunicaciones las denuncias que recibe, y preguntó si ella está en condiciones de fiscalizar y de verificar la banda y el tráfico de una determinada empresa.

La señora Subsecretaria respondió que legalmente tiene las atribuciones y las ejerce. El presupuesto para fiscalización no ha aumentado en estos años; actualmente hay cerca de 55.000.000 de contratos de servicios de telecomunicaciones, por lo cual la posibilidad de error es importante.

Los usuarios que tienen problemas en el servicio deben realizar el reclamo, en primer lugar, ante la empresa respectiva; de no tener solución en tiempo y forma, interviene la Subsecretaria, que fija una fecha para que las empresas resuelvan la situación; en el caso de que el usuario no esté conforme, la Subsecretaría concurre a su domicilio, a realizar la medición del servicio. Sin embargo, con el presupuesto disponible enviar un fiscalizador al hogar del usuario, en un universo de casi 55.000.000 de servicios, es complejo.

Respecto de la pregunta relacionada con el espectro, informó que el fallo de la Corte Suprema evocado más arriba dispuso que la Subsecretaría deberá velar por su adecuado y oportuno cumplimiento. En consecuencia, se ofició al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y las empresas están entregando la información indicada en el fallo.

Por otra parte, la señora Subsecretaria estimó que sería ideal que las empresas se comportaran correctamente, sin necesidad de fiscalización. Lamentó que en Chile no se haya licitado espectros desde hace siete años e indicó que con la creciente demanda de usuarios y la pronta licitación del espectro de 5G será urgente concesionar un nuevo espectro.

El Honorable Senador señor García-Huidobro aludió a la banda de espectro radioeléctrico disponible para el uso de interoperatividad de los organismos del Estado, a que se refiere la glosa 02 de la Subsecretaría, específicamente lo reservado para casos de emergencia o de catástrofe. Solicitó información al respecto.

La señora Subsecretaria sostuvo que la Subsecretaría estima que este bien nacional de uso público, con una escasez de espectro como el que tenemos y con una banda tan valorada como la 700, debiese ser usada para la telefonía de uso diario de los 55.000.000 de usuarios y de los 26.000.000 que usan telefonía móvil, dándole un uso preferente en casos de catástrofe o emergencia. Con todo, formuló una pregunta válida: quién es capaz de levantar una red paralela a nivel nacional y mantenerla con uso específico para casos puntuales de catástrofe. Sostuvo que, al licitar nuevamente espectros, se deberá considerar una licitación que ocupe esa banda. Expuso que se trabaja con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de manera de tener una visión general de lo que se puede hacer en conjunto para las emergencias, sin embargo, el modelo que se está dando en todo el mundo es que las empresas liciten el espectro y lo

utilicen con prioridad para emergencias, en el caso de que sea necesario.

El Honorable Senador señor Letelier comentó que Carabineros de Chile cuenta con una red de conexión muy exitosa en tiempos de emergencia y hay que ver cómo compatibilizarla con otra red. Sería adecuado que esto se informe también a las Comisiones de Gobierno Interior de la Cámara de Diputados y del Senado, que se ocupan del funcionamiento de los organismos que actúan en casos de catástrofe o emergencia, para abordar un tema que muestra un carácter de necesidad pública.

Es entendible que destinar el 20% de la banda 700 del espectro para casos de emergencia es excesivo y no es necesariamente la mejor solución técnica. Solicitó informar próximamente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos sobre la ejecución, el uso y avance de esta banda.

- Sometido a votación, el Capítulo 02, Programa 01, Subsecretaría de Telecomunicaciones, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorables Senadores señores Letelier y García-Huidobro, y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

CAPÍTULO 03 JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

PROGRAMA 01 JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

El presupuesto de este Capítulo y Programa considera recursos por \$ 1.216.887.000, lo cual significa un aumento de 5,9% respecto del presupuesto del año 2019, que fue de \$ 1.149.209.000, expresado en moneda de 2020.

El Jefe del Departamento de Finanzas de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Nelson Bravo, indicó que este presupuesto es de continuidad. La diferencia corresponde a un estudio que se está realizando; se trata un monto pendiente de \$ 51.000.000, de un total de \$1.000.000.000, es decir, representa un 5%.

- Sometido a votación, el Capítulo 03 fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señores García-Huidobro y Letelier y Honorables Diputados señores Auth y Eguiguren.

CONSTANCIA

Se deja constancia de que se acordó dejar pendiente para la discusión y votación en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos el Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público, del Capítulo 01 de la Partida 19.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 22 de octubre de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente) y Alejandro García-Huidobro Sanfuentes y de los Honorables Diputados señores Pepe Auth Stewart y Francisco Eguiguren Correa (Sofía Cid Versalovic), y 30 de octubre de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel y Alejandro García-Huidobro Sanfuentes y de los Honorables Diputados señores Pepe Auth Stewart, Carlos Kuschel Silva y Daniel Núñez Arancibia.

Valparaíso, a 05 de noviembre de 2019.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario de la Subcomisión