INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2014, en lo relativo a la Partida 19, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

BOLETÍN N° 9.117-05.

HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos cumple con emitir su informe acerca del proyecto de ley señalado en el epígrafe, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República, que fija el presupuesto del sector público para el año 2014, en lo relativo a la Partida 19, correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A las sesiones en que la Subcomisión analizó esta Partida asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Carlos Ignacio Kuschel Silva.

Concurrieron también las siguientes personas:

- Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Pedro Pablo Errázuriz Domínguez; la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse; el Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Jorge Atton Palma; el Secretario General De la Junta Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, el Jefe de la Dirección de Administración y Finanzas, señor Marcel Didier; el asesor, señor Roberto Villalobos; el Jefe de Administración y Finanzas de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Nelson Bravo Céspedes; el Jefe de la División Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, señor Fernando Muñoz Buigley; el Jefe de Contabilidad y Presupuesto, señor Rodrigo Ramírez; el Jefe de la División de Subsidios, señor Javier Olivos; la encargada de Personal de la Junta de Aeronáutica Civil, señora Catherine Cabrera, el Jefe de Administración y Finanzas de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Cristián Olea Azar, y la encargada de Control de Gestión, señora Johanna Luksic Lagos.

- De la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda: el Jefe de Sector, señor José Pisero; las analistas, señoras Silvia Pinto y Paula Soto; el Jefe de División, señor José Pablo Gómez; el analista, señor René Ibarrola, y los asesores legislativos señora Mónica

Bravo y señores Mario Claro y Javier Sánchez.

- De la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: la Subgerenta de Finanzas, señora Marcela Serrano.

- Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los coordinadores, señores Juan Ignacio Gómez y Agustín Briceño.

- Del Centro de Estudios e Investigación Libertad y Desarrollo: el asesor legislativo, señor Sergio Morales.

- El asesor de la H. Senadora señora Allende, señor Rodrigo Mora.

- Del Consejo del Futuro: el Secretario Ejecutivo, señor Juan Walker.

- - -

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

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

- - -

PARTIDA 19
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

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

Para el año 2014, el presupuesto de este Ministerio se presenta consolidado en moneda nacional, por lo que no hay autorizaciones de gasto en moneda extranjera.

Cabe señalar que en cada Capítulo y Programa de esta Partida, y con el propósito de que las cifras que se indican resulten comparables, se precisarán las cantidades propuestas como límite del gasto para el año 2014 y las que fueron aprobadas para el año presupuestario 2013, presentando estas últimas en cifras corregidas con el incremento por reajustes y leyes especiales y expresadas en moneda del año 2014, según

antecedentes aportados por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

La Partida relativa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el año 2014, considera ingresos y gastos por M$ 716.060.905. El presupuesto final del Ministerio para el año 2013 fue de M$ 755.792.427, expresado en moneda del año 2014, lo cual representa una disminución de 5,26% en este presupuesto.

- - -

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

CAPÍTULO 01
SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

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

- - -

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, hizo presente que la Subsecretaría de Transportes ha sufrido un proceso de transformación importante en su organización durante el último tiempo, para enfrentar los desafíos que la ley le ha asignado.

Así, explicó que al margen de los temas de gestión administrativa, se ha definido una serie de áreas de actividad:

1.- Planificación y desarrollo: encargada de proyectar con anticipación los diseños de infraestructura, desde la etapa inicial de los planes estructurantes hasta, en el caso de las Unidades Operativas de Control de Tránsito, hacer más eficiente la infraestructura existente.

2.- Logística: tiene la misma función que la señalada precedentemente, pero desde la perspectiva de la carga, ya sea a través de camiones, puertos o ferrocarriles.

3.- Normas: se relaciona con la definición de la política pública de la Subsecretaría.

4.- Usuarios: tiene como objetivo que como contraparte de la Subsecretaría no sólo se tome en consideración la opinión de los gremios, sino también la percepción de los usuarios de los servicios de transporte.

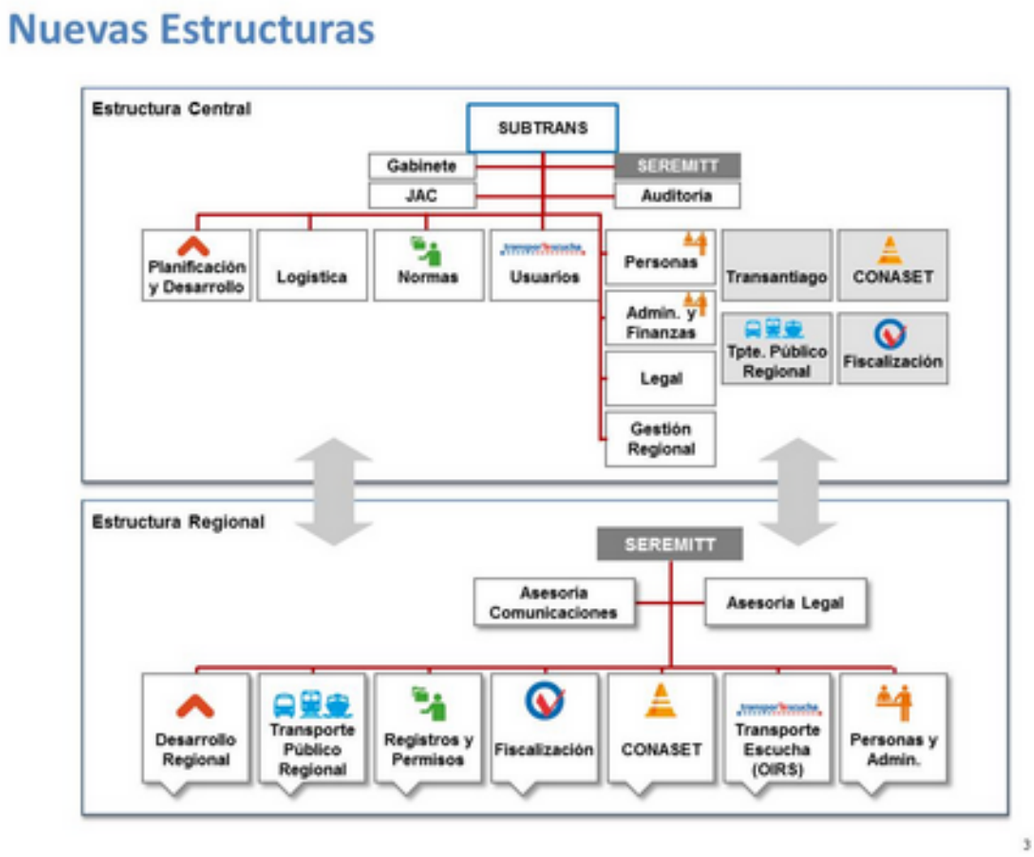
Adicionalmente, pero más enfocadas en la gestión, se encuentran las áreas de Personas, Administración y Finanzas, Legal y Gestión Regional.

Sobre el primer grupo, explicó que la idea es hacer atractiva la institución para interesar a los funcionarios más calificados, a través de una apropiada carrera funcionaria y de la realización de concursos para ocupar cargos que se declaren vacantes.

En cuanto a la Gestión Regional, enfatizó el objetivo de formar en las demás áreas geográficas y administrativas del país una capacidad de análisis y solución de sus problemas, para evitar decisiones centralistas.

Fuera de la estructura central, agregó, se han dispuesto unidades referidas al Transantiago, la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, Transporte Público Regional y Fiscalización.

En la organización regional se propende a tener capacidad técnica y transformar a las Secretarías Regionales Ministeriales en órganos ejecutores y con capacidad para la adopción de decisiones.



Todo este cambio, razonó, ha significado una alteración profunda del proceso de planificación, ya que cada unidad debe ser capaz de plantearse objetivos a 6, 12 y 18 meses y de formular planes específicos a 1, 2 y 4 años, con la finalidad de asegurar la continuidad y revisión periódica de los proyectos. En ese contexto se ha generado el Análisis de Priorización de Ferrocarriles y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y, prontamente, ocurrirá lo mismo respecto de la Política Nacional de Transportes.

Conjuntamente, se ha potenciado la acción en materia de seguridad, mediante la implementación de la ley de tolerancia cero de alcohol[1], del cambio del proceso de obtención de licencia para conducir, para hacerlo más exigente, y de una mayor fiscalización a los buses interurbanos.

Por otro lado, valoró la reciente aprobación de la ley sobre Subsidio Nacional al Transporte Público[2], que constituye una

[1] Ley N° 20.580, que modifica ley N° 18.290, aumentando las sanciones por manejo en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas y bajo la influencia del alcohol.
[2] Ley N° 20.696, que modifica la ley Nº 20.378, que creó un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR).

herramienta significativa para lograr que el transporte regional cuente con equipos técnicos capaces de plantear y discutir soluciones específicas para cada zona del país. Asimismo, dicha normativa amplía el margen de acción en la renegociación de los contratos vigentes. Por instructivo presidencial el Consejo de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago ha pasado a ser un Directorio de Transporte Público Metropolitano, para una mejor administración del Transantiago, lo que se ha reflejado en la última encuesta de percepción ciudadana que en la evaluación del citado servicio le ha asignado una nota que oscila entre 5,0 y 5,3.

Se refirió luego a los temas prioritarios para el año 2014 en el ámbito del transporte:

- Transporte Público: implementación de la nueva ley de subsidios en regiones, inicio de operación de proyectos ferroviarios e integración de servicios en Santiago.

- Seguridad vial: centro automatizado de tratamiento de infracciones y nuevo examen práctico.

- Planificación: planes maestros de infraestructura en capitales regionales, plan maestro logístico, nueva estructura regional con equipos reforzados y puerto a gran escala, que se encuentra en etapas previas de estudios y que triplicará la capacidad portuaria actual.

Al concluir la exposición el Honorable Diputado señor Jaramillo requirió mayor información sobre la forma en que quedará estructurada la Subsecretaría en el nuevo diseño que se pretende implementar.

Sobre el particular, el señor Ministro aclaró que la orgánica del Ministerio estaba fuertemente enfocada en el área normativa, en la discusión con los gremios, certificaciones y entrega de cartones de recorrido. En la nueva estructura, se ha añadido una componente vigorosa en materia de planificación y de control de las entidades ejecutoras. Recalcó que el área de Logística no estaba contemplada en el anterior diseño.

Asimismo, se incorporan unidades nuevas, como las de Transporte y Urbanismo, encargada de suministrar una visión integral de la ciudad y que trabajará muy ligada a la Secretaría de Planificación de Transporte, SECTRA, que posee la capacidad planificadora y de ingeniería. Habrá también una Unidad de Congestión, dedicada a resolver problemas derivados de la contingencia diaria; la Unidad Operativa de Control de Tránsito, destinada a hacer más eficiente la infraestructura actual, y la Unidad Ciudad Inteligente, que sumará tecnología a la planificación y desarrollo urbano.

El concepto de Ciudad Inteligente, complementó, está relacionado con el manejo de la gran cantidad de información

disponible hoy en día, para entregarla a los usuarios de manera oportuna y amigable, permitiéndoles adoptar las decisiones de transporte más adecuadas.

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, agregó que como ciudad piloto para la implementación de ese sistema se ha elegido a Puerto Montt, en la Xª Región de Los lagos.

En resumen, se trata de unidades nuevas, otras que estaban radicadas en carteras diferentes y algunas a las cuales se les ha reasignado funciones.

El Honorable Diputado señor Jaramillo pidió mayor información sobre el rol que cumplirá SECTRA en el nuevo diseño institucional.

El señor Ministro puntualizó que hace dos años SECTRA pasó de depender del Ministerio de Desarrollo Social a la cartera que dirige y, en este nuevo escenario, tendrá como labor lograr un desarrollo global del transporte en las ciudades, de tal manera que no sólo estará enfocada a la confección de estudios específicos sobre ciertas materias que, por lo demás, en muchas casos nunca reunían fondos para su posterior ejecución.

A continuación, la Honorable Senadora señora Allende expresó su conformidad con la nueva estructura orgánica de la Subsecretaría que se ha presentado, especialmente en cuanto dota a la institución de una visión más integral y coordinada de sus acciones. Sin perjuicio de ello, requirió que ese modelo se replique en regiones, utilizando para ello los fondos espejo del Transantiago.

En otro aspecto, pidió más antecedentes de las encuestas de percepción del servicio del Transantiago a que hizo mención el señor Ministro y si existen indicios tangibles de una mejora del sistema.

El señor Ministro, si bien comprometió un informe detallado al respecto, adelantó que las cifras expuestas corresponden sólo a la percepción de la ciudadanía, pero que también existen indicadores objetivos que demuestran progresos en el control de la evasión, regularidad del servicio y calidad de los buses, entre otros.

El Honorable Senador señor Horvath aseveró que en la zona austral existe una serie de subsidios comprometidos, con la finalidad de reducir el costo de los combustibles y el transporte de pasajeros y de carga y requirió información sobre el estado actual de los aspectos indicados.

En segundo lugar, respecto del subsidio bimodal en la zona austral, afirmó que la demanda de transporte ha excedido

largamente lo originalmente presupuestado. Por ello, es necesario conocer cómo se enfrentará esa situación. Igualmente, se presenta el problema de que las reservas de pasajes sólo se pueden hacer en Puerto Montt, Chaitén y Coyhaique, por lo que sería apropiado abrir una oficina en la ciudad de Puerto Aysén para facilitar ese trámite.

Preguntó a continuación si se han analizado las peticiones de subsidio para los habitantes de las islas de Rapa Nui y Juan Fernández.

También consultó sobre la actual situación de los taxis colectivos en la Región de Aysén, toda vez que existen múltiples peticiones para habilitar líneas nuevas como consecuencia del crecimiento de las ciudades. Asimismo, pidió antecedentes sobre la evaluación del funcionamiento del programa de ahorro de combustible destinado a los camiones de carga.

Planteó luego que una dificultad que debe abordarse, tanto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como por el de Obras Públicas, es la adopción de secuencias lógicas en la señalética vial, ya que en muchas localidades no es coherente ni presenta continuidad.

En último término, planteó a las autoridades la necesidad de reducir los trámites administrativos que se requieren para ejercer el cabotaje en el territorio nacional.

El Honorable Diputado señor Recondo, por otro lado, demandó un mayor detalle de la información concerniente a la Glosa 03 del Subsidio Nacional al Transporte Público, en cuanto a los fondos “espejo” destinados a regiones y al uso efectivo que se les ha dado.

En la misma línea, la Honorable Senadora señora Allende pidió conocer la totalidad de los fondos entregados por ese concepto en años anteriores.

Antes de referirse a los temas de la Subsecretaría en comento, el Honorable Diputado señor Jaramillo expresó su inquietud por la reducción del presupuesto del Ministerio de Transportes de Telecomunicaciones y, en especial, de los recursos destinados a Iniciativas de Inversión, que disminuyen en 26,2%. Además, mostró preocupación sobre la ejecución presupuestaria del Ministerio en el año 2013, que, a su juicio, no ha sido la óptima.

Consultó posteriormente qué planes se contemplan para revitalizar el transporte ferroviario hacia el sur del país y sobre trenes de cercanía en regiones. Específicamente pidió antecedentes sobre la situación de los tramos de Temuco a Puerto Montt y de Antilhue a Valdivia.

Finalizó su intervención preguntando por qué se ha negado el Gobierno a replicar en el sur del país las inversiones que en materia ferroviaria se realizan en la zona central.

Sobre este punto, el señor Ministro consideró injustas las críticas a su gestión y recordó que, por decisiones erróneas de inversión, la Empresa de Ferrocarriles del Estado entró en una crisis lamentable que perduró largo tiempo, la cual, en su parecer, se ha revertido en los últimos años.

Apuntó que antiguamente los ferrocarriles eran el único medio de transporte para trasladarse al sur y, por lo tanto, tenían grandes cantidades de pasajeros que lo hacían eficiente. Sin embargo, hoy en día el tramo ferroviario entre Temuco y Puerto Montt, cuya velocidad máxima oscilaría entre 40 y 50 kilómetros por hora, debe competir con una carretera de alto estándar.

Entonces, si bien comparte que la operación del tren en esa ruta debe ser asumida como un desafío país, previamente se requiere una transformación profunda de la línea férrea, para que pueda ser una alternativa real al transporte de pasajeros mediante buses interurbanos.

En resumen, la estrategia que ha adoptado la actual administración ha estado centrada en la mejora de ciertos aspectos considerados de menor complejidad y donde el tren es realmente una alternativa competitiva, como la consolidación de la carga y el fomento a los trenes de cercanía en ciudades con alta densidad de población. Estos últimos, según estimaciones, permitirán aumentar de 20.000.000 de pasajeros transportados en el mes de diciembre del año 2009 a 100.000.000 en el año 2017.

En virtud de lo expuesto, opinó que habría sido un error del Gobierno abocarse a revitalizar el tramo entre Temuco y Puerto Montt, sin resolver antes otros aspectos relevantes para la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Finalmente, destacó que en dicha Empresa existe una mayor valoración de las tareas que ella cumple y un compromiso cada vez más genuino sobre su futuro.

El Honorable Diputado señor Jaramillo señaló no compartir las apreciaciones recién consignadas, ya que el hecho de vivir en una localidad cercana al tramo discutido le ha permitido detectar que el principal obstáculo ha sido el tipo de máquinas que se adquirieron y no la afluencia de pasajeros.

A mayor abundamiento, dio cuenta de conversaciones que se han mantenido con la Embajada de España, que ha presentado a inversionistas de ese país dispuestos a reparar las vías férreas, siempre que el Estado subsidie una parte del costo de esos trabajos.

La Honorable Senadora señora Allende solicitó la documentación que da cuenta de la planificación a mediano y largo plazo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Además, señaló no comprender por qué se ha dejado de lado el desarrollo de este medio de transporte en el país, toda vez que existen modelos exitosos de administración en otras naciones y es una alternativa efectiva a la inseguridad del transporte de carga mediante camiones.

El Honorable Senador señor Sabag reconoció los esfuerzos que ha hecho el Ministerio en este ámbito para que los ferrocarriles retomen la relevancia que tuvieron en el país, pese a que se sabe que, en general, este medio de transporte es deficitario en su operación.

Respecto de la situación del Biotren, expuso a las autoridades ministeriales la petición de los habitantes de la ciudad de Lota, de la VIIIª Región, para que la ampliación de la ruta que llegará a Coronel se extienda hasta aquella localidad, que representa una fuente importante de trabajadores para las principales ciudades costeras de la región.

Advirtió también que la capacidad de las carreteras está llegando a su límite y, en ese entendido, las líneas férreas que corren paralelas a esas rutas se convertirían en una opción relevante para su descongestión.

Sobre el mismo tema, el Honorable Senador señor Horvath reclamó porque históricamente las inversiones en infraestructura se han enfocado en el fomento del tráfico vial, pese a que en la seguridad del transporte los ferrocarriles presentan mayores ventajas comparativas.

Al concluir el debate, el señor Ministro aseguró que coincide en que el tren puede ser la solución para muchos problemas del transporte, pero para ello es necesario tener en consideración la capacidad que tiene la Empresa de Ferrocarriles del Estado para enfrentar esos desafíos. En ese escenario, lo que favorece mayormente a la ciudadanía en la actualidad son los trenes de cercanía en ciudades altamente pobladas.

En definitiva, resumió, lo que se ha intentado en su administración ha sido mejorar la gestión de la empresa, que a todas luces era muy deficitaria, para darle la posibilidad de abordar nuevos proyectos en el futuro.

- - -

PROGRAMA 01
SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 11.624.083, lo cual representa un aumento de 1,65% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 11.435.396, expresado en moneda de 2014.

La señora Subsecretaria de Transportes expresó que el foco de este Programa se ha centrado en consolidar los equipos profesionales y en completar el proceso de reformulación de la estructura orgánica, sin que se presenten variaciones relevantes en los recursos requeridos para el año 2014.

El Subtítulo 29, que exhibe la mayor variación porcentual, con un aumento de 157,2%, se explica por la adquisición de equipamiento para las nuevas unidades de la Subsecretaría. Además, se consolidarán todas las áreas en un solo edificio del Ministerio.

- - -

PROGRAMA 02
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (EFE)

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 135.801.141, lo cual importa una disminución de 13,32% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 156.668.045, expresado en moneda del año 2014.

Al iniciar el debate sobre este Programa, la señora Subsecretaria expuso que el objetivo primordial que se ha planteado la repartición a su cargo consiste en reducir las pérdidas anuales de la empresa, las que han disminuido a la mitad en los últimos períodos.

En otro ámbito, también ha habido una reducción importante en los pagos por concepto de indemnizaciones vitalicias de los trabajadores que fueron despedidos de la Empresa.

La reducción del costo por servicio de la deuda, por otro lado, se debe al proceso de renegociaciones que ha llevado a cabo la empresa sobre los intereses de la deuda total, que alcanza una suma cercana a US$ 1.800.000.000.

Al respecto, el Honorable Senador señor Horvath hizo notar que la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, ha aumentado su deuda a más de US$ 4.000.000.000, con lo que los intereses que debe asumir son de un rango muy alto. En ese escenario, consultó si no es posible que el Estado asuma esas deudas con los fondos que se han invertido en el exterior, especialmente para rebajar las tasas de interés que les afectan.

Sobre la situación financiera de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la Subgerente de Finanzas, señora Marcela

Serrano, recordó que en períodos anteriores la empresa se endeudó con instituciones financieras internacionales en un momento en que las tasas de interés eran bastante superiores a las que se puede acceder hoy en día.

En virtud de lo expuesto, a partir del año pasado se inició un proceso de refinanciamiento, basado en el prepago de la deuda en dólares y en la emisión de bonos, lo que ha permitido ahorros superiores a US$ 100.000.000. Ello ha hecho posible financiar nuevos proyectos, entre los que se encuentra Rancagua Express, que es uno de los más emblemáticos de la institución.

El Honorable Senador señor Horvath pidió un detalle de los proyectos a mediano y largo plazo que tiene la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

La señora Subgerente de Finanzas informó que, respecto del transporte de pasajeros, el foco se ha instalado en los trenes de cercanía, lo que está en línea con los proyectos del Metrotrén de Melipilla a Santiago, Rancagua Express, la ampliación del tramo del Biotren y la adquisición de más máquinas para el Metro Valparaíso (MERVAL).

Todo ello está plasmado en el Plan Trienal para los años 2014-2016, al igual que la meta de aumentar el transporte de carga, mediante el mejoramiento de las vías.

Añadió que la compañía se encuentra actualmente en un proceso de mejora de sus índices operacionales, de modo de revitalizar la empresa.

La señora Subsecretaria afirmó que también se ha revisado el modelo de negocios del transporte de carga, que requiere una inversión relevante, aunque aún no se ha definido si será EFE o los usuarios de las vías quienes se encargarán de su financiamiento. De todas maneras, aseveró, existe la meta de subir la participación en el negocio de la carga desde el 4% a cerca del 20%.

El Honorable Diputado señor Jaramillo insistió en sus reclamos sobre la falta de proyectos de trenes de cercanía para zonas alejadas del centro del país, los cuales ha realizado en varios períodos presupuestarios, sin que se obtenga una respuesta positiva por parte de las autoridades ministeriales.

La señora Subsecretaria de Transportes precisó que no todos los nuevos planes se concentran en el centro del país. A modo de ejemplo, señaló la ampliación del Biotren hacia a Coronel y la mejora del material rodante para el tramo Talca-Constitución.

Otro aspecto que no se puede perder de vista, sostuvo, es que la empresa está en medio de un proceso de mejoría de la

gestión que le permita realizar nuevas inversiones en ferrocarriles, lo que demanda priorizar los servicios que produzcan mayor rentabilidad.

Por último, recalcó que para la empresa no existen rutas descartadas.

El Honorable Senador señor Letelier valoró el esfuerzo que ha realizado EFE, pese a que falta mucha inversión para que sea una alternativa de transporte realmente competitiva.

Apoyando el alegato del Honorable Diputado señor Jaramillo, evocó el compromiso asumido por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones el año recién pasado, en el sentido de que se harían estudios para analizar la factibilidad de trenes de cercanía en las regiones de Los Ríos y Los Lagos.

El Honorable Diputado señor Jaramillo sostuvo que el problema fundamental es la forma en que se administra la Empresa, debido a que, en general, se beneficia a la zona central. En cambio, la zona sur ni siquiera es tomada en cuenta para la habilitación de trenes de cercanía.

Aunque el señor Ministro ha señalado que la línea férrea no es apta para llevar el tren al sur del país, aseguró que los rieles fueron debidamente reparados en el año 2006, lo que permitía a los vagones desplazarse a velocidades superiores a los 70 kilómetros por hora, prestando un servicio cómodo y seguro a los pasajeros.

Finalmente, consultó sobre el estado actual del tramo Antilhue – Valdivia, que funcionaba hasta hace unos meses, pero que actualmente se encuentra paralizado.

La señora Subgerente de Finanzas de EFE señaló no contar con antecedentes específicos sobre ese tramo, pero informó que el Área de Comunicaciones de la empresa tiene a su cargo lo relacionado con trenes turísticos. Comprometió mayor información sobre lo inquirido.

Por su parte, la señora Subsecretaria agregó que no existen rutas o servicios ferroviarios que estén descartados por la empresa, sino que el orden en que se van ejecutando tiene que ver con la posibilidad de avanzar en proyectos que puedan sostener su operación.

- - -

PROGRAMA 03
TRANSANTIAGO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 41.395.168, lo cual significa una baja de 5,65% respecto del

presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 43.877.358, expresado en moneda del año 2014.

La señora Subsecretaria explicó que este Programa sólo financia la operación del sistema Transantiago.

Enseguida, detalló que el importante incremento porcentual del Subtítulo 29, Adquisición de Activos no Financieros, se debe principalmente a la adquisición de licencias de software. En tanto que la reducción en el Subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, se explica por una reasignación de recursos que ahora se incluyen en otros Programas.

- - -

PROGRAMA 04
UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 11.600.947, lo cual representa un aumento de 7,36% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 10.804.733, expresado en moneda de 2014.

Dicho incremento, aseguró la señora Subsecretaria, está dado por la ampliación de la cobertura del Programa; por ejemplo, en el año 2013 se abrieron tres nuevas sedes en las ciudades de Rancagua, Temuco y Puerto Montt, aumentando consecuencialmente el gasto operacional para el año 2014.

- - -

PROGRAMA 05
FISCALIZACIÓN Y CONTROL

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 8.843.567, lo cual importa un incremento de 0,94% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 8.761.207, expresado en moneda de 2014.

La señora Subsecretaria señaló que en este Programa se agrupan tres unidades: el Centro de Certificación y Control Vehicular, el Programa Nacional de Fiscalización y la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito.

Indicó que la variación de las cifras totales proyectadas para el año 2014 es mínima, pese a que se contempla un esfuerzo relevante en la incorporación de tecnología de control automático de fiscalización.

Parte de la inversión también estará destinada a la adquisición de equipamiento moderno para el Centro de Certificación y Control Vehicular, para la evaluación de automóviles todo terreno.

- - -

PROGRAMA 06
SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO.

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 479.164.388, lo cual significa una disminución de 2,2% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 490.155.178.

En relación con este Programa, la señora Subsecretaria puntualizó que el mayor cambio que se prevé para el año 2014, en comparación con el presente período, radica en que parte de los recursos que estaban asignados a regiones se incorporan al presupuesto del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, administrado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, SUBDERE.

Agregó que para el Transantiago se han dispuesto alrededor de $ 371.000.000.000 y para regiones $ 393.000.000.000, aproximadamente. Dichos montos aproximados, clarificó, no se encuentran en su totalidad en los recursos del Programa 06, toda vez que en él sólo se consideran los dineros que serán aportados a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Por ello, comprometió la entrega de documentos que detallen adecuadamente los montos antes señalados, en especial, porque dichas sumas no son comparables, al no existir una continuidad entre los ítems.

En otro aspecto, expuso que la variación negativa del Subtítulo 22, Bienes y Servicios de Consumo, del orden de 61,5%, está ligada al hecho de que el Ministerio ha dispuesto que todas sus dependencias se concentren en un solo edificio, lo que genera una disminución de los gastos derivados del arrendamiento de inmuebles.

- - -

En sesión posterior, la señora Subsecretaria de Transportes manifestó que para una apropiada comparación de los recursos comprometidos en este Programa es necesario considerar varios datos complementarios, puesto que existe una ley de reciente vigencia[3] y una estructura presupuestaria distinta, especialmente por la creación del Fondo de Apoyo Regional. No obstante, destacó que las sumas totales para Transantiago y Regiones son similares a las dispuestas para el año 2013.

El Honorable Senador señor Letelier pidió información desagregada, por cuanto la forma en que se ha construido el

[3] Ley N° 20.696.

plan de subsidio a las regiones es objetable, dado que se ha incluido los dineros destinados a zonas extremas.

El Honorable Senador señor Horvath consultó por qué se trasladó parte de los subsidios a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo que, a su juicio, es un ente centralista que no ha cumplido cabalmente con su rol de apoyar el progreso de las regiones.

La señora Subsecretaria precisó que una parte de los fondos siempre ha sido administrada por la SUBDERE. En el antiguo sistema, continuó, se establecía un sistema de priorización del gasto y el remanente, hasta un monto de $ 45.000.000.000, podía ser traspasado a ese órgano público. Ahora el traspaso se hará de forma inmediata y con un fondo más amplio, ya que no estará limitado por el remanente que quede de cada ejercicio presupuestario.

En vista de lo expresado, el Honorable Senador señor Horvath propuso estudiar alternativas que permitan regionalizar la decisión de uso de esos recursos.

El Honorable Senador señor Letelier sostuvo que se pretende que los dineros que provengan del subsidio al transporte público sean efectivamente destinados a subvencionar pasajes y no a infraestructura caminera, por ejemplo. De hecho, en muchos casos los recursos no benefician directamente a las personas que viven en regiones, en lo relativo a sus gastos de traslado, como sí se hace con la mayor parte de los recursos destinados al Transantiago, donde se subsidia el transporte.

Al respecto, la señora Subsecretaria manifestó compartir la necesidad de fortalecer el transporte en regiones y, por ello, gran parte de los argumentos que permitieron la aprobación de la ley N° 20.696 se inspiraron en ese objetivo.

A mayor abundamiento, afirmó que la repartición que dirige ha podido constatar la precaria situación de las regiones en este ámbito y, en ese escenario, de no mediar una intervención estatal, el transporte público irá desapareciendo, como ya ocurrió con el sistema de buses en la ciudad de Punta Arenas, que se ha recuperado únicamente mediante la aplicación de subsidios.

Coincidió también en que si las regiones no cuentan con una capacidad propia para hacer propuestas de planificación y gestión, no podrán hacer un uso eficiente de los recursos que se les entregue por esta vía, por insuficiente elaboración de los proyectos. Para eso la ley ha dispuesto que parte de los fondos sea destinada a la contratación de especialistas técnicos en regiones.

Sobre ese aspecto, el Honorable Senador señor Letelier reclamó que en el caso de Santiago la contratación de personal no

se hace con cargo a los subsidios al transporte, situación contraria a las de las demás regiones.

El Honorable Senador señor Horvath solicitó la lista de todos los proyectos financiados con estos recursos y los que se espera costear durante el año 2014.

La señora Subsecretaria acotó que de acuerdo a la nueva estructura del Ministerio, también habrá modificaciones en la orgánica de las regiones, con la finalidad de superar las debilidades que las aquejan hoy en día y de otorgarles mayor capacidad local de gestión y decisión. En ese contexto es que la ley permite la contratación de equipos profesionales en regiones, sin que signifiquen gran costo, ya que se trata de contar con una o dos personas en cada región. Es decir, implicaría un gasto menor a $ 1.000.000.000.

Además, existe una serie de diagnósticos ya definidos, para ejecutar una serie de proyectos de calidad a nivel regional que, de no llevarse a cabo rápidamente, significarían un agravamiento de los precarios sistemas de transporte allí existentes.

El Honorable Senador señor Letelier aclaró que no discute los objetivos expuestos por la autoridad ministerial, sino que tiene reparos sobre el ítem presupuestario que debe financiar esos equipos técnicos, ya que debería cargarse a los gastos permanentes del Ministerio y no a los subsidios regionales, más aún si no representan un desembolso cuantioso.

Volviendo a la descripción de los recursos considerados en el Programa 06, la señora Subsecretaria destacó que la importante reducción de los recursos destinados a Iniciativas de Inversión, Subtítulo que presenta una variación negativa de 76,3% en comparación con el año en curso, se explica porque esos fondos serán administrados en el año 2014 por la SUBDERE, que también incluirá un Fondo de Infraestructura.

Habrá también un aporte de aproximadamente $ 8.000.000.000 para MERVAL, para el pago de una cuota de la compra de nuevos trenes que aumentarán la frecuencia de ese servicio. Además, existe un subsidio a la tarifa de ese medio de transporte, que está considerado en el fondo de subsidio de tarifas a regiones.

El Honorable Senador señor Letelier consultó la opinión de la señora Subsecretaria y de los representantes de la Dirección de Presupuestos sobre la forma en que deberían ser distribuidos los recursos que en adelante serán administrados por la SUBDERE, y si existe algún tipo de restricciones a su respecto. Lo anterior, con el fin de evitar un uso inadecuado de esos fondos por parte de los gobiernos regionales o que se destinen a materias no relacionadas con el transporte.

En la misma línea, el Honorable Diputado señor Recondo comentó que el uso del subsidio al transporte de regiones está acotado por lo dispuesto en la Glosa 03 del Programa. Sin embargo, los recursos que van a la Partida Tesoro Público no tienen una glosa similar, situación que debería normarse para una apropiada disposición de los dineros.

Coincidió con las opiniones precedentes el Honorable Diputado señor Jaramillo y agregó que en varias ocasiones los gobiernos regionales logran desviar los fondos solicitados a la SUBDERE, para usarlos en áreas distintas del subsidio al transporte.

Para aclarar la distribución de los montos, el señor Jefe de Sector señor José Pisero precisó que lo que se destina a la SUBDERE es un monto aproximado a $ 58.000.000.000, que es equivalente a lo que usualmente se le entregaba en años anteriores, como remanente del subsidio. Empero, el subsidio “espejo” de Transantiago, de alrededor de $ 134.000.000.000, está en una Glosa del presupuesto del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, distribuido entre todos los gobiernos regionales.

El Jefe de la División de Transporte Público Regional, señor Roberto Villalobos, presentó la distribución regional de los montos correspondientes a los programas asociados principalmente a servicios, que incluye las asignaciones 511 y 512 del ítem 01 del Subtítulo 24 y el ítem 02 del Subtítulo 31.

Subsidio Nacional al Transporte Público
Programa 06 en M$ 2014

	Presupuesto Ministerio Transportes y Telecomunicaciones (Partida 19, Capítulo 01, Programa 06)							
	Subtítulo 24							Subtítulo 31
	Item 511	Item 512 - Regiones						Item 02
Región	Zonas Aisladas	Zonas Licitadas (Art. 3b°)	Zonas no Licitadas (Art. 4a°)	Programa de Apoyo Al Transporte Regional (Art. 5a°)			Subtotal	Proyectos
				Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas	
XV Región de Arica y Parinacota	0	0	228.733.083	140.142.593	0	279.828.344	28.928.905	677.632.924	47.614
I Región de Tarapacá	0	1.444.015.834	421.054	323.469.852	0	49.550.562	33.169.995	1.850.627.296	54.595
II Región de Antofagasta	0	3.692.231.854	186.772.658	280.400.196	0	114.714.704	43.495.765	4.317.615.177	71.590
III Región de Atacama	0	0	309.802.102	120.491.460	0	55.859.421	37.437.938	523.590.921	61.619
IV Región de Coquimbo	0	0	1.401.604.919	564.508.923	0	270.679.932	52.545.523	2.289.339.298	86.485
V Región de Valparaíso	1.656.000.000	15.313.109.762	776.098.674	298.700.000	0	153.063.763	64.683.394	18.605.855.593	255.706
XIII Región Metropolitana**	0	0	0	0	0	1.905.233.792	126.457.858	2.031.691.650	442.137
VI Región del Libertador B. O'Higgins	0	1.467.197.014	308.635.245	604.633.266	0	1.826.215.564	45.525.620	4.252.206.708	175.431
VII Región del Maule	0	0	2.139.324.628	750.329.312	0	1.584.655.980	73.433.372	4.547.743.293	120.864
VIII Región del Biobío	0	11.429.904.327	1.573.551.855	2.605.257.177	0	996.452.594	116.693.074	16.721.859.027	192.065
IX Región de La Araucanía	0	114.325.872	1.892.729.313	2.630.654.196	0	1.696.345.346	82.433.818	6.416.488.545	1.062.360
XIV Región de Los Ríos	873.007.244	0	788.334.720	1.065.312.751	0	2.173.005.273	42.451.666	4.069.504.416	69.871
X Región de Los Lagos	3.410.885.000	0	1.147.346.218	6.634.173.993	0	2.336.944.906	403.579.680	10.522.044.796	2.370.110
XI Región de Aysén	4.641.318.121	0	27.716.040	774.349.303	0	282.647.113	41.741.034	5.126.453.490	68.702
XII Región de Magallanes y Antártica	1.560.000.000	0	71.426.058	1.150.808.186	806.603.143	87.670.922	43.047.562	3.559.555.870	70.852
TOTAL	12.141.210.365	33.460.784.661	10.852.496.568	17.943.231.207	806.603.143	13.812.868.217	1.235.625.203	78.111.609.000	5.150.000

* Ley 20.378

** Región Metropolitana: no considera Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto.

17

El Honorable Senador señor Letelier preguntó si entre los recursos que consulta la asignación 512 se encuentran aquellos destinados a zonas aisladas.

El señor Villalobos respondió que el Programa de Apoyo al Transporte Regional está referido a los servicios de conectividad de zonas aisladas para el transporte terrestre de pasajeros que, debido a la baja demanda, necesita de altos subsidios para operar. En tanto que lo relacionado con la carga o transporte en barcazas se incluye en la asignación 511.

Añadió que también se contemplan otros subsidios para el transporte escolar en alrededor de 650 localidades rurales.

Explicó que la columna denominada “Otros Programas” da cuenta de recursos destinados al desarrollo de infraestructura menor. Citó como ejemplo la construcción de algunas rampas en la Región de Los Lagos y algunos proyectos de señalética.

En cuanto a la columna “Zonas Extremas”, advirtió que la única región que cuenta con recursos es la de Magallanes, para la operación de 61 buses en Punta Arenas.

Por último, resaltó que los montos correspondientes a “Zonas Aisladas” para la región de Valparaíso sólo

benefician a la isla de Juan Fernández, no contemplándose subsidios por este concepto para Isla de Pascua, ya que hay servicios privados de transporte en operación.

Por su parte, el señor Pisero dio cuenta de que para el uso de los recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional que pueden ser utilizados para el transporte público, la Glosa 11 de la Partida Ministerio del Interior y Seguridad Pública ha reglamentado lo siguiente: “Durante el año 2014 se podrá financiar iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional para los destinos que se indican en el numeral 1 del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.378, las cuales deberán concurrir con las normas de evaluación señaladas en el inciso final de dicho numeral. La Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo informará mediante oficio a la Dirección de Presupuestos los recursos que se transferirán a los Gobiernos Regionales, indicando el nombre de la iniciativa y los flujos. Las iniciativas deberán contar con la aprobación del respectivo Consejo Regional.”.

Es decir, además de fijar como marco para la distribución de los recursos la ley N° 20.378, se establece un procedimiento preliminar, a la espera de que se dicte el reglamento de la ley N° 20.696.

El Honorable Senador señor Letelier reparó en el hecho de que, en su entender, no se expresan los criterios para el uso de esos dineros, que debieran destinarse íntegramente al subsidio de tarifas, tal como ocurre en Santiago.

A mayor abundamiento, indicó que la construcción de obras de infraestructura vial no aporta directamente al mejoramiento del transporte público.

En definitiva, junto con avanzar en regiones hacia una Política Nacional de Transportes, los dineros invertidos deben ayudar a que sea más barato viajar, especialmente porque los centros urbanos importantes se concentran en una o dos ciudades en cada región.

La señora Subsecretaria, recogiendo la inquietud planteada y reconociendo que fuera de las grandes urbes los costos de traslado son mayores, aclaró que en la ley N° 20.696 se incorporó la posibilidad de hacer ajustes de tarifas en zonas rurales. Por el contrario, en áreas urbanas la competencia basada en la reducción de tarifas ha afectado el mercado del transporte.

El Honorable Senador señor Letelier hizo notar que en muchas oportunidades se hace mal uso de los conceptos de urbanidad y ruralidad, en circunstancias que lo adecuado sería aplicar el criterio de densidad de población.

Reiteró que no hay forma de tener la certeza de que los dineros administrados por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública subsidien directamente las tarifas. Lo ideal sería, en su opinión, que las regiones decidan directamente cómo utilizar esos fondos, sin que intermedie para ello la SUBDERE.

La señora Subsecretaria adujo que el reglamento que se dictará al efecto establecerá la forma de usar los recursos.

La Comisión recomendó que, mientras se cumple ese trámite administrativo, se incorpore a la ley de presupuestos en discusión una glosa que persiga la misma finalidad.

Dando respuesta a las consultas formuladas, la señora Subsecretaria de Transportes, señaló, en primer lugar, que la situación del subsidio al combustible en la Región de Aysén quedó establecida en una Glosa del Presupuesto 2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que se replica en la Glosa 04 del proyecto en discusión, y explicó aún está en proceso la tramitación del reglamento correspondiente para hacerlo efectivo.

En definitiva, no se ha aplicado el subsidio porque, al no tratarse de una asignación directa, hay una complejidad operativa relevante y se debe calcular cuidadosamente la forma en que será entregado, toda vez que existe sólo un operador privado que transporta el combustible.

El Honorable Senador señor Letelier inquirió si la señora Subsecretaria está de acuerdo con la existencia de tarifas únicas para el combustible en todo el país, por cuanto ha constatado que en la VIª Región los precios son más altos de lo que deberían ser, porque ciertas distribuidoras oligopólicas fijan un precio determinado. Propuso que la Empresa Nacional del Petróleo regule los precios, para evitar esa situación anómala y perjudicial para las regiones.

La señora Subsecretaria estimó difícil la regulación, ya que, aunque se redujeran los precios de los combustibles, en zonas aisladas los costos unitarios de los productos dan por resultado precios más altos, por la poca demanda y cantidad de oferentes. Además, el país también depende de los precios internacionales de los combustibles.

Respecto del subsidio a la ruta bimodal en Chiloé Continental, que incluye una combinación de buses y barcazas, aseguró que está en pleno funcionamiento y muestra un aumento progresivo en la frecuencia del servicio.

El Honorable Senador señor Horvath replicó indicando que existen períodos del año en que no está cubierta la demanda de transporte y falta acceso a ciertos lugares de la isla.

La señora Subsecretaria afirmó que en el futuro se efectuarán licitaciones para rutas nuevas y se seguirá aumentando la frecuencia.

Sobre los subsidios a la Isla de Pascua y Juan Fernández, informó que la primera no tiene asignados esos beneficios, toda vez que existen 4 o 5 operadores privados que transportan carga a esa zona y la mayor demanda de la comunidad es que, además del traslado de productos con fines comerciales, también se deje espacio para envíos de particulares. Además, está vedado para el Estado subsidiar ciertas rutas que sean provistos por privados. Para estudiantes existen pasajes rebajados en las líneas aéreas comerciales y cupos en aviones de la Fuerza Aérea de Chile, concluyó.

Dada la importancia geopolítica de la isla para el país, el Honorable Senador señor Horvath consideró indispensable otorgar ciertos subsidios para bajar el costo de vida. Solicitó un estudio sobre este punto.

En relación con las islas de Juan Fernández, la señora Subsecretaria puntualizó que se tratará de aumentar la capacidad de los aviones que vuelan hacia allí, lo que requerirá también una ampliación de su aeródromo.

Otra consideración relevante, esta vez sobre la realidad de los taxis colectivos en la Región de Aysén, es la insuficiente fiscalización de vehículos que circulan al margen de la legalidad. Su Señoría reclamó por la falta de transparencia en los concursos que se realizan para asignar los cupos para ese medio de transporte.

Coincidió con esa opinión el Honorable Senador señor Letelier, quien pidió, además, mayor control sobre el cumplimiento de horarios y recorridos de los taxis colectivos.

La señora Subsecretaria hizo hincapié en que el programa “Cambia tu camión”, que se aplica en Aysén, ha funcionado satisfactoriamente, habiendo resultado favorecidas hasta la fecha 20 personas, si bien la responsabilidad de su ejecución está radicada en el Ministerio de Energía.

En materia de señalética, sostuvo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones actualizó el Manual de Señalización Vial el año pasado, con la supervisión de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). Su aplicación corresponde a la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas, y las municipalidades.

En cuanto a la facilitación del cabotaje, explicó que en el nuevo diseño de la Subsecretaría está contemplada la participación de

expertos en transporte marítimo y la coordinación con otros actores que participan en ese sector.

Un aspecto que puso de relieve es el trabajo que se ha realizado con los gremios de camioneros, para hacer más expedito el transporte terrestre de carga, debido a que se ha comprobado que en las exportaciones el 70% del tiempo de traslado se relaciona con esperas en la ruta.

A fin de facilitar el análisis de la información proporcionada, expuso ante la Comisión el Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor José Pisero, quien detalló la distribución de la totalidad de los recursos destinados a subsidiar el transporte público.

Inició su intervención previniendo que la reciente ley sobre Subsidio al Transporte Público posee diferencias conceptuales con la anterior normativa, especialmente por el establecimiento del Fondo de Apoyo Regional (FAR), en la partida del Tesoro público.

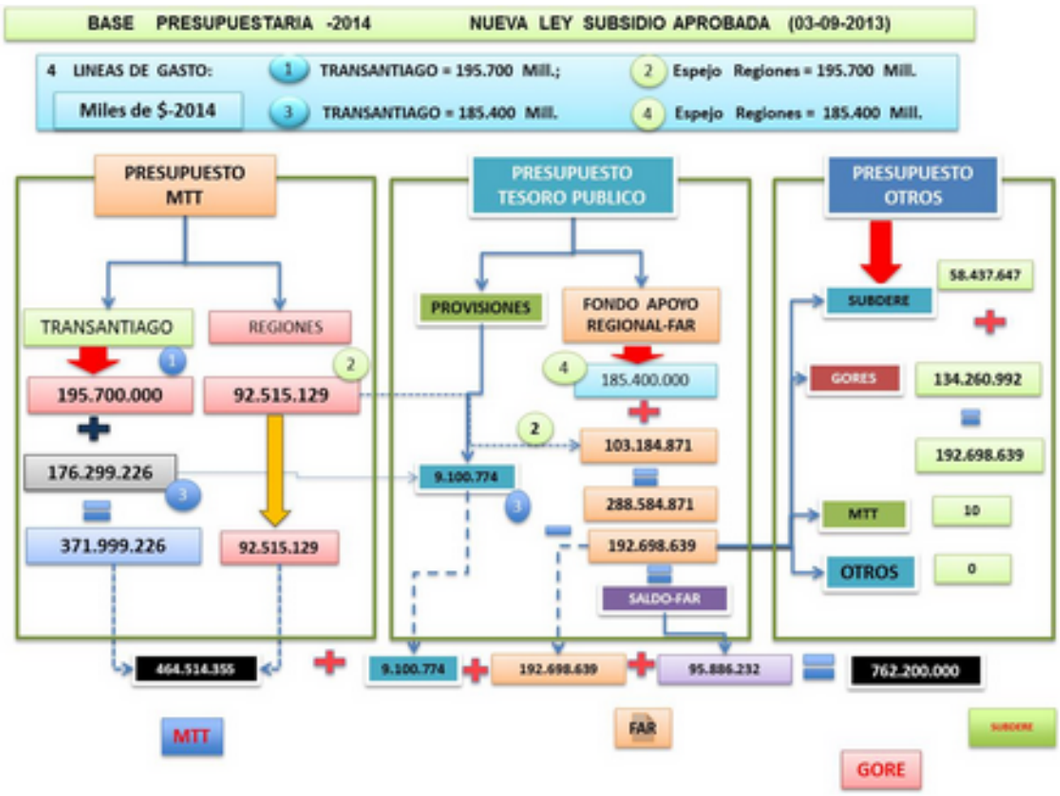
Entonces, las partidas que poseen incidencia presupuestaria en esta materia son el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, y el Tesoro Público.

En la ley aprobada recientemente[4], razonó, se aprobaron cuatro líneas de gasto: un subsidio permanente y otro transitorio al Transantiago, cada uno con sus correspondientes fondos “espejo” para regiones, por los mismos montos.

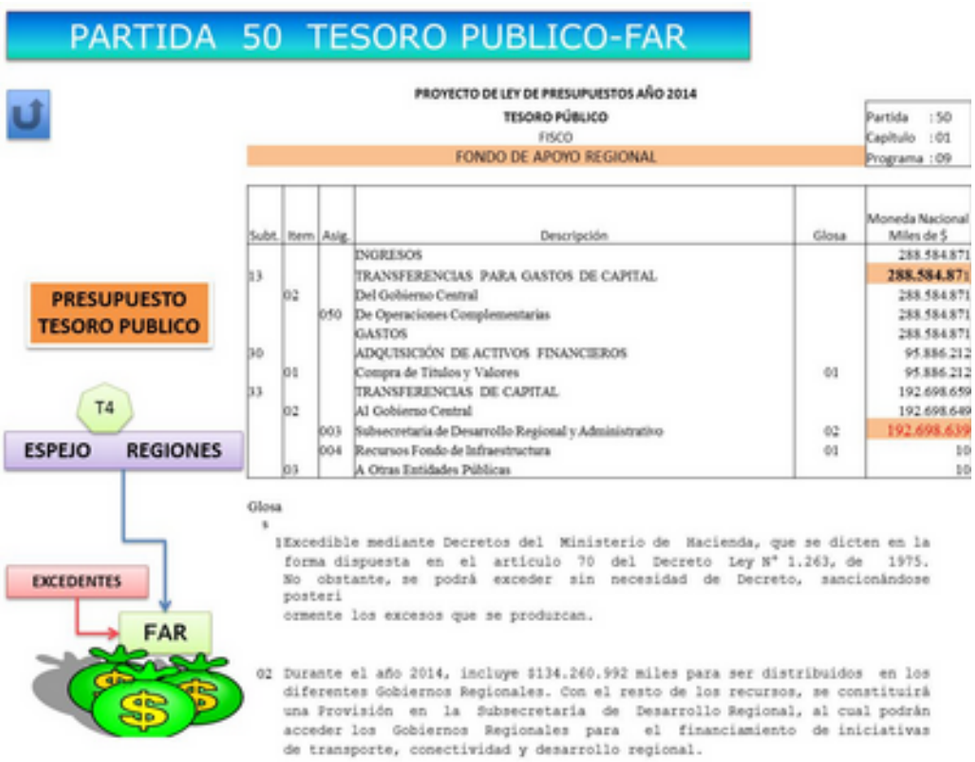
En suma, la totalidad de los recursos para el subsidio al transporte público alcanza a $ 762.000.000.000 aproximadamente.

Para demostrar la distribución de esos montos en las distintas instituciones públicas involucradas, presentó el siguiente cuadro:

[4] Ley N° 20.696.



A continuación se inserta el cuadro que muestra la ubicación y monto de los recursos consultados en la Partida Tesoro Público.



El siguiente gráfico ilustra la distribución por regiones de los fondos que administra la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo:



MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PUBLICA

SUBSECRETARIA DE DESARROLLO REGIONAL Y ADMINISTRATIVO

MINISTERIO DE INTERIOR Y SEGURIDAD PUBLICA

miles de $ 2014

Región	Glosa N° 1	Glosa N° 11	Total
Arica y Parinacota	3.686.286		3.686.286
Tarapacá	4.540.015		4.540.015
Antofagasta	6.468.132		6.468.132
Atacama	5.688.038		5.688.038
Coquimbo	8.417.605		8.417.605
Valparaíso	10.945.172		10.945.172
Metropolitana	12.181.159		12.181.159
Del L. B. O"Higgins	7.042.307		7.042.307
Maule	11.472.356		11.472.356
Bío Bío	18.715.235		18.715.235
Araucanía	16.425.140		16.425.140
Los Ríos	7.306.076		7.306.076
Los Lagos	9.107.919		9.107.919
Aysén	6.049.707		6.049.707
Magallanes	6.215.845		6.215.845
Sin distibuir regionalmente		58.437.647	58.437.647
Totales	134.260.992	58.437.647	192.698.639

Concluida la intervención del señor Pisero, el Honorable Senador señor Letelier consultó qué monto de recursos se ha entregado al Transantiago después de la ley N° 20.696, para poder dimensionar la suficiencia del equivalente “espejo” para regiones de esos montos adicionales. Lo anterior, en virtud de que se estableció la acumulación de fondos y parte de los recursos que no se gasten en el año 2013 deberían estar presupuestados para el próximo período, sobre todo teniendo en cuenta que aún no se dicta el reglamento que normará su distribución. El problema principal, aseveró Su Señoría, es que los fondos de la ley N° 20.696 no han podido ser ejecutados por las regiones, debido a que no se ha dictado ese reglamento.

Además, requirió información sobre los fondos dispuestos para el financiamiento de los equipos de profesionales que serían destinados a regiones.

El señor Pisero indicó que la ley N° 20.696 dispone la posibilidad de financiar gastos de operación para reforzar las regiones y, de acuerdo con ello, se incluye en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones recursos del orden de $ 92.000.000.000. Para el caso de que esos fondos no sean suficientes, se

contempla un saldo en el Fondo de Apoyo Regional, que aún no ha sido distribuido.

El Honorable Senador señor Letelier insistió en que se señale claramente en qué ítem presupuestario se encuentran los fondos acumulables, adicionales al FAR, así como los destinados a la contratación de los equipos profesionales.

El señor Pisero reconoció que esos dineros no están mencionados explícitamente en las partidas pertinentes y que para su determinación se debe esperar el resultado contable del año en curso, ya que se espera que los organismos públicos gasten todos los fondos previstos.

El Honorable Senador señor Horvath, por su parte, anotó que uno de los temas generales a considerar en las glosas para distribuir el subsidio al transporte público, es que parte de los fondos entregados a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo puedan ser concursables entre las distintas regiones, de acuerdo a las características y méritos de los proyectos postulados.

Sin perjuicio de ello, demandó la elaboración de criterios para la asignación de esos recursos en los concursos respectivos, propendiendo a una distribución equitativa, en función de población, territorio y necesidades, por ejemplo. La idea es generar incentivos para que las regiones participen y propongan proyectos.

La señora Subsecretaria expresó que se espera que esos criterios sean definidos en el reglamento que se debe dictar para la distribución de los fondos, a fin de priorizar el mejoramiento de los sistemas de transporte. Ello incentivará a las regiones a ser más activas en la presentación de propuestas.

Sobre este punto, la Subcomisión solicitó a las autoridades ministeriales proporcionar una minuta con los criterios generales que se pretende establecer para una mejor asignación de los recursos.

El Honorable Diputado señor Jaramillo hizo presente su disconformidad con el monto de $ 58.437.647.000 que administra la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, ya que la distribución practicada por esa entidad históricamente ha sido demasiado discrecional, lo que, a su juicio, no se revierte en el presente proyecto de ley de presupuestos.

Igualmente, dejó constancia de que, en su parecer, no es correcto que los fondos “espejo” sean destinados a programas de mejoramiento de calles, que deberían ser de responsabilidad de los Servicios de Vivienda y Urbanización (SERVIU), ya que eso distorsiona el objetivo para el que fueron asignados.

Seguidamente, el Honorable Senador señor Horvath propuso incluir en la Glosa 04 del Subtítulo 24 del Programa 06 del Capítulo 01, la exigencia de informar trimestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, durante el año 2014, sobre la aplicación del Subsidio al Transporte Regional.

En relación con la Glosa 03 del mismo Subtítulo, que permite la adquisición de transbordadores y catamaranes nuevos o reacondicionados para servicio público de carga y pasajeros, recomendó aprovecharla para cubrir de mejor manera las falencias de transporte en la zona austral y en áreas protegidas.

Asimismo, otro tema que se ha discutido profusamente es el ofrecimiento de dos empresas navieras, de realizar el servicio de transporte entre Puerto Natales y Puerto Yungay, lo que permitiría la conexión total entre Magallanes y Puerto Montt y garantizaría la continuidad del territorio. Pidió una definición pronta de tal situación.

La señora Subsecretaria informó que ha mantenido contactos con el alcalde de Tortel, pero el planteamiento del Ministerio es que si hay rutas cubiertas por privados el Estado no puede licitar servicios subsidiados en ellas. Además, no se tiene certeza si la demanda de pasajeros será suficiente para financiar la operación de las naves y, por ahora, no hay recursos dispuestos para ese efecto.

Agregó luego que existen visiones encontradas sobre los subsidios que favorecen a los taxis colectivos entre regiones que poseen una población urbana consolidada y aquellas que están en pleno proceso de crecimiento. Por eso, para su asignación es necesario establecer criterios referidos a cantidad de población y extensión urbana.

A ese respecto, la señora Subsecretaria no consideró necesario hacer una especificación más profunda, debido a que el proceso de asignación de cupos reúne condiciones de transparencia y apertura adecuadas, además de requerirse un informe técnico en cada caso y de estar prohibido que el parque automotriz exceda el porcentaje definido por la ley. Lo que sí habría que analizar, según la señora Subsecretaria, es la eventual posibilidad de abrir más cupos en esa área.

El Honorable Senador señor Horvath también hizo notar la imperiosa necesidad de subsidiar el transporte aéreo y marítimo de pasajeros y de carga hacia las islas Rapa Nui y Juan Fernández, con el objetivo de rebajar el costo de vida para los residentes de esas zonas.

Al respecto, la señora Subsecretaria acotó que los habitantes de esos lugares cuentan con una especie de subsidio indirecto, toda vez que los buques de la Armada de Chile trasladan gran parte de los insumos que abastecen a esas islas.

En conformidad con lo señalado, solicitó a la Subcomisión la posibilidad de revisar cuidadosamente la realidad de la operación de los sistemas de transporte en las islas, antes de comprometer la entrega de otros subsidios. El resultado de dicho análisis será debidamente informado, una vez que concluya, aseveró.

- - - -

PROGRAMA 07
PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 767.485, lo cual representa una rebaja de 18,0% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 936.354, expresado en moneda de 2014.

Este Programa, informó la señora Subsecretaria, está enfocado al transporte de carga, elemento clave para un país que depende de sus exportaciones. En ese sentido, destacó la conclusión del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el análisis de un futuro puerto a gran escala.

Explicó que los Subtítulos 22 y 29 muestran importantes variaciones, ya que el año 2013, al no contar el Programa con equipos técnicos especializados, se debió contratar gran parte de los análisis a terceros. Sin embargo, esa situación no se repetirá el año 2014.

- - -

PROGRAMA 08
PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 9.053.527, lo cual representa un crecimiento de 14,8% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 7.885.386, expresado en moneda de 2014.

La señora Subsecretaria precisó que el año 2014 se pretende que la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA) centre su accionar en el fortalecimiento de la capacidad de planificación regional y en producir los planes maestros de las respectivas ciudades capital, tal como se hizo en el plan “Plan Maestro de Transporte Santiago 2025”[5]. Expresó que la planificación a largo plazo estuvo ausente por largo tiempo en el Ministerio, por lo que ahora se intenta darle mayor relevancia.

[5] http://www.gob.cl/santiago-2-0/plan-maestro-de-transportes-santiago-2025/

A su turno, el Honorable Diputado señor Jaramillo consultó por el estado de dos estudios pendientes en la Región de Los Ríos: el de gestión de tránsito de La Unión y el del desnivel ferroviario.

La señora Subsecretaria acotó que el primero de ellos se encuentra concluido y fue derivado al Servicio de la Vivienda y Urbanismo. En tanto, el segundo ha sido incorporado para la evaluación de las alternativas que permitan darle una solución definitiva.

El Honorable Diputado señor Jaramillo pidió un detalle, por regiones, de los proyectos desarrollados por SECTRA.

- - - -

Al concluir la ronda exposiciones y consultas en torno al Capítulo 01 de esta Partida presupuestaria, la Subcomisión resolvió no votarlo, hasta que se cumplan las condiciones que se consignan enseguida y, en caso de no ser así, dejarlo para ser resuelto en la Comisión Mixta.

- Se requiere una glosa que fije criterios de distribución en las regiones de los fondos espejo de los subsidios al transporte, con la finalidad de asegurar que se destinen a mejorar los sistemas públicos de transporte y de garantizar la conectividad en cada región.

- Incorporar subsidios al transporte hacia y desde Isla de Pascua, con el objetivo de rebajar el costo de vida en la zona, toda vez que la aplicación de criterios de mercado no es suficiente para determinar la procedencia de estos beneficios.

- Proporcionar información completa en materia de obras y estudios para dotar de trenes de cercanía áreas y regiones diferentes de las que hoy cuentan con ese medio.

- Finalmente, por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señora Allende y señores Horvath y Sabag y Honorable Diputado señor Jaramillo, se acordó dejar pendiente el debate y votación del Capítulo 01 de la Partida 19, para que se efectúe en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

- - -

CAPÍTULO 02
SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

PROGRAMA 01

SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

El presupuesto de este Programa, que es el único del Capítulo, considera recursos por M$ 16.914.899, lo cual significa un decrecimiento de 30,5% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 24.337.684, expresado en moneda de 2014.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Jorge Atton, dio cuenta de los objetivos estratégicos de la institución que dirige. Enumeró los siguientes:

1.- Profundizar la competencia en el mercado de las telecomunicaciones, a través de la actualización del marco normativo y el régimen concesional, el desarrollo de mecanismos que faciliten la entrada de operadores y la incorporación de nuevas tecnologías y servicios, todo lo cual permite mayor diversidad y formas de acceso a los usuarios de servicios de telecomunicaciones, con tarifas y calidad apropiadas.

En ese marco, mencionó la aprobación por parte del Congreso Nacional de la “ley de antenas”[6] y la de infraestructura crítica de las telecomunicaciones[7].

2.- Proteger los derechos de los usuarios, realizando acciones que permitan el acceso libre e informado a los actuales y a los nuevos servicios de telecomunicaciones disponibles en el país, junto con modificar la institucionalidad reguladora, para garantizar el cumplimiento de las normas, estándares y contratos y una correcta operación de la industria.

Apuntó como ícono en este ámbito la nueva normativa sobre portabilidad numérica[8], destinada a aumentar la competitividad del sector y a bajar los precios.

En otro aspecto, pese a que ha aumentado la regulación, el señor Subsecretario adujo que no ha existido una merma de la inversión en el área. Por el contrario, esos niveles se han acercado a los que muestra el sector minero.

En ese contexto, complementó, el rol del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones ha perdido progresivamente relevancia.

3.- Reducir la brecha digital mediante el desarrollo

---

[6] Ley N° 20.599, que regula la instalación de antenas emisoras y transmisoras de servicios de telecomunicaciones.
[7] Ley N° 20.478, sobre recuperación y continuidad en condiciones críticas y de emergencia del Sistema Público de Telecomunicaciones.
[8] Ley N° 20.471, que crea organismo implementador para la portabilidad numérica.

de proyectos y el otorgamiento de subsidios y autorizaciones, a fin de que los sectores más aislados y vulnerables del país, como escuelas y localidades extremas, accedan a los servicios integrados de telecomunicaciones, mejorando de esa forma la conectividad y disminuyendo los costos de ancho de banda mediante la conexión por fibra óptica.

4.- Fortalecer la continuidad y recuperación de los servicios de telecomunicaciones, frente a situaciones de emergencia o fallas masivas en las redes.

Entrando en materia presupuestaria, manifestó que el presupuesto de la Subsecretaría de Telecomunicaciones presenta como uno de sus componentes fundamentales el Subtítulo 33, en que se encuentra el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, que para el año 2014 contempla una importante reducción.

Afirmó que la comparación de los montos proyectados para el año 2014, en relación con el año 2013, puede hacerse considerando el Subtítulo 33 y la ejecución de los procesos tarifarios, que se realizan cada 5 años, o bien sin tener en cuenta este concepto de gasto. Así, en el primer caso la reducción presupuestaria es del orden de 30,5% y, en el segundo, de 4.4%.

Explicó luego que las principales diferencias entre los años en comparación derivan de la menor asignación de recursos para procesos tarifarios; de que en 2013 se cumplió la fase más importante de inversión del plan informático y de equipamiento para el monitoreo del espectro, con miras a fortalecer la fiscalización; de que el programa Telecentros fue traspasado a la Subsecretaría de Prevención del Delito, y a que aún no se ha completado la tramitación del proyecto que introduce la televisión digital, por lo que para el año 2014 los fondos sólo se establecieron como una glosa.

El Honorable Diputado señor Jaramillo requirió mayor información sobre el programa Telecentros, toda vez que, de acuerdo a la experiencia en la zona que representa como parlamentario, las oficinas en que dichas entidades se emplazan funcionan como centros de operación política y no cumplen realmente funciones de prevención del delito. Ejemplificó lo anterior con lo acaecido en la ciudad de La Unión, en que ocho funcionarios atienden a doce personas al mes, en promedio.

Sobre el particular, el señor Subsecretario acotó que los telecentros funcionan desde hace cuatro años, pero como la Subsecretaría no cuenta con oficinas regionales, se optó por que la operación estuviera a cargo de la Subsecretaría de Prevención del Delito, que ha recibido los recursos correspondientes.

La Honorable Senadora señora Allende, respecto del mismo tema, hizo notar que en la ciudad de Copiapó, el traspaso del

programa a esta última Subsecretaría, ha provocado una notoria baja en la calidad de la atención que se presta a los usuarios, además de que las oficinas se encuentran cerradas varios días de la semana.

Por tal motivo, requirió un detalle de las estadísticas que den cuenta del uso que se está haciendo de los Telecentros por parte de la población y la evaluación de su funcionamiento.

A continuación, el señor Subsecretario se refirió a la situación de la pronta introducción de la televisión digital terrestre en el país, señalando que la normativa que la regirá crea dos fondos: el primero de ellos, a cargo del Consejo Nacional de Televisión, tiene como finalidad incentivar los contenidos que serán transmitidos; en tanto que el segundo, administrado por el Fondo de Desarrollo de las Comunicaciones, apunta a contar con la infraestructura adecuada para implementar el nuevo sistema.

Presentó a continuación un cuadro comparativo 2013 - 2014 de las glosas presupuestarias:

Gobierno de Chile

Subsecretaría de Telecomunicaciones

Cuadro Comparativo Glosas Presupuestarias

GLOSA	Subt	2013 MM$	2013 Cant.	2014 MM$	2014 Cant.
Dotación Máxima de Vehículos			9		11
Dotación Máxima de Personal.	21		253		267
Trabajos Extraordinarios	21	54.0		56,8	
Comisiones de Servicio en el País por Pagar	21	81,4		85,5	
Comisiones de Servicio en el Extranjero	21	20,6		21,6	
Honorarios a Suma Alzada Personas Naturales	21	959,0		1.177,9	
Personas para derecho Asignación Función Crítica	21	274,6	22	288,6	22
Capacitación y Perfeccionamiento, Ley Nº 18.575	22	589		60,7	
Estudios e Investigaciones	22	321,0		494.8	
Estudios de Procesos Tarifarios		1.183,0		0	
Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones : -Autorización para comprometer en Proyectos de Infraestructura Digital para la Competitividad e Innovación.	33			0,0	
-Autorización para comprometer en Proyectos de TV Digital por sobre el presupuesto asignado		10.000,0		10.000,0	-
- Gastos Operacionales	33	1.052,6		1.183,4	

5

El Honorable Diputado señor Recondo reparó en el hecho de que la glosa 01 del Capítulo correspondiente a la Subsecretaría de Telecomunicaciones, referido a la dotación máxima de vehículos, autoriza sólo 9 unidades y no 11, como se informa en el cuadro anterior.

El señor Subsecretario anunció que se formulará en su oportunidad una indicación que subsane esa discrepancia.

En cuanto a los fondos destinados al Subtítulo 22, esto es, Bienes y Servicios de Consumo, hizo notar que la variación negativa de un 46,7% se debe a a los menores recursos que serán destinados a los procesos tarifarios.

Otro asunto que mereció especial atención es que el presupuesto para el año 2014 contempla fondos para el emplazamiento de dos oficinas regionales de la Subsecretaría, completamente equipadas, en las regiones de Valparaíso y Atacama, las cuales atenderán a dos macro zonas. Esa presencia en regiones, complementó, se verá acrecentada una vez que concluya el trámite legislativo de la iniciativa que propone la creación de una Superintendencia de Telecomunicaciones[9].

Asimismo, destacó que se contempla en el presupuesto la contratación de 6 personas que ejercerán sus labores en la Agencia Espacial y Satelital, que ahora dependerá de su repartición, funciones y tareas independientes de las que hoy realiza la Fuerza Aérea de Chile en los mismos temas.

En ese mismo ámbito, el señor Subsecretario de Telecomunicaciones acotó que está en proceso una consulta pública para la creación de una estrategia espacial y satelital de largo plazo, cuya dependencia estaría a cargo de una subsecretaría que coordine con las demás reparticiones las políticas a implementar. Puntualizó que es aplicable el procedimiento de consulta pública regulado por la ley N° 19.880, sobre bases de los procedimientos administrativos.

Luego, hizo referencia a la reducción presupuestaria en el Subtítulo 24, Corrientes, que es de 36,8%, la cual se explica fundamentalmente por el término del convenio que se mantenía con el Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC), para el Programa de Fortalecimiento Regional, el cual a partir del próximo año será de responsabilidad del sistema Chile Atiende. Los recursos liberados serán destinados a financiar las nuevas oficinas regionales de la Subsecretaría.

La Honorable Senadora señora Allende adujo que los usuarios de telecomunicaciones se sienten bastante desprotegidos frente a las empresas proveedoras de esos servicios y, en base a esa apreciación, preguntó a las autoridades ministeriales cómo se puede tener certeza de que no bajará la calidad de la atención o la protección de los consumidores al desligar al SERNAC de la tarea que cumplió los últimos años en el ámbito regional. Solicitó un detalle de la ubicación de las oficinas de Chile Atiende y de las macro zonas que serán cubiertas por la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

---

[9] Proyecto de ley Boletín N° 8.034-15.

Expresó también sus reparos a la calidad del funcionamiento de la banda ancha que se ofrece en el país para el servicio de Internet.

El señor Subsecretario afirmó que lo que se ha tratado de hacer es reforzar aún más la atención a los usuarios y la presencia en regiones, toda vez que el programa Chile Atiende posee 183 oficinas a lo largo del país y un centro de llamados, lo que se complementará con los nuevos establecimientos regionales de la Subsecretaría que otorgarán atención en dos macro zonas.

Por otra parte, aclaró que si bien no se transferirán más recursos al SERNAC, los cuales por lo general se destinaban a campañas de difusión o educación, este último organismo no dejará de tener atribuciones en materia de telecomunicaciones, ya que el tema está dentro de sus competencias generales.

El Honorable Diputado señor Jaramillo hizo presente sus dudas sobre la eficacia y conveniencia del cambio anunciado por el señor Subsecretario, ya que, por ejemplo, en la ciudad de Panguipulli la oficina de Chile Atiende sólo cuenta con una funcionaria, por lo que es probable que agregarle más labores a las habituales no redunde precisamente en un mejor servicio para los usuarios.

En cuanto al precio del servicio de banda ancha que se entrega en Chile, el señor Subsecretario aseguró que, en comparación con los demás países de la región, el nuestro presenta uno de los costos más reducidos en esta materia, aunque se produce la situación inversa si la comparación se realiza con las naciones que son parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE.

En relación con la calidad de la banda ancha, coincidió en que efectivamente hay problemas, derivados fundamentalmente de la saturación del sector como consecuencia de la gran demanda que lo afecta. Sin embargo, enfatizó, la tasa de inversión de las empresas del rubro es una de las más altas del mundo, del orden del 25% de los ingresos totales del área de las telecomunicaciones.

Otra solución a las dificultades que enfrenta el sector, desde el punto de vista técnico, será la introducción en el país de la red de banda ancha de cuarta generación, que estará en servicio en todo Chile a partir del primer mes del año 2014 y que permitirá un servicio de Internet de mayor velocidad y reducirá el consumo promedio de la red actual.

Complementando la información anterior, el señor Ministro argumentó que el crecimiento del tráfico en el sector de las telecomunicaciones es de aproximadamente un 140% anual y, en ese contexto, la Subsecretaría de Telecomunicaciones ha hecho grandes esfuerzos para paliar los efectos en la capacidad de respuesta de las

empresas proveedoras, que se ha visto sobrepasada. Pese a ello, el nivel de inversión per cápita, que corresponde al segundo más alto en el mundo, permitirá que la banda ancha del país aumente su competitividad frente a otras naciones integrantes de la OCDE.

En la misma línea, afirmó que la Superintendencia de Telecomunicaciones, mediante su rol regulatorio, otorgará mayor protección a los usuarios del sistema y garantizará la calidad del servicio provisto.

La Honorable Senadora señora Allende coincidió en la relevancia que puede alcanzar la citada Superintendencia, siempre que tenga presencia en todas las regiones del país, tal como lo ha hecho presente en la discusión del proyecto de ley que crea dicha entidad.

Por otro lado, reclamó que en algunas rutas concesionadas, como la carretera que une las ciudades entre Vallenar y Copiapó, no existe cobertura de comunicaciones. En definitiva, propuso que dicha cobertura se incorpore a las bases de las licitaciones como una exigencia para los adjudicatarios de esas obras.

Al finalizar el debate sobre este punto, el Honorable Senador señor Horvath requirió información sobre los programas de cobertura y calidad de las telecomunicaciones para cada una de las regiones del país.

El señor Subsecretario planteó que el Fondo para el Desarrollo de las Telecomunicaciones apunta justamente a asegurar la conectividad de lugares que no son económicamente atractivos para la empresa privada. Por lo tanto, es el Estado, en su rol subsidiario, se ocupa de mitigar esa deficiencia.

Recordó que los recursos previstos para los años 2013 y 2015 tenían como objetivo conectar a 350 localidades y más de 10 rutas camineras que no poseían cobertura. Concordó en que es importante que en los procesos de concesión de nuevas obras se considere la instalación de infraestructura apropiada para las comunicaciones, aunque el Estado deba subsidiar una parte.

Informó luego que un tema relevante en esta área será la próxima licitación de la frecuencia de 700 MHz que quedó disponible en la banda alta de la televisión analógica y que es muy apetecida por los operadores de telecomunicaciones, debido a que posee mejores condiciones de cobertura y apunta al desarrollo de Internet y telefonía móvil en zonas rurales o suburbanas. En ese proceso licitatorio, añadió, se ha establecido entre las obligaciones que se exigirá al adjudicatario incorporar 1.200 localidades y 500 colegios que actualmente no tienen acceso a Internet o a telefonía celular. Adicionalmente, se exigirá a la empresa ganadora el suministro de operadores móviles virtuales, de tal manera que existan más

competidores que utilicen la misma red, la que deberá, además, ofrecer roaming[10]. Por último, se agregarán más de 20 rutas que hoy están sin servicios de comunicaciones.

En base a la modalidad del proceso descrito, se ha estimado que el Estado ahorrará aproximadamente US$ 200.000.000 en materia de conectividad.

En atención a lo expuesto, el Honorable Senador señor Horvath solicitó a las autoridades ministeriales la entrega de información pormenorizada de las localidades y rutas que recibirán la cobertura descrita.

Sobre la situación de las zonas sin cobertura de comunicaciones, el Honorable Diputado señor Recondo resaltó que este tema es fundamental para el desarrollo de ciertas áreas de la economía que, a pesar de tener un crecimiento constante, como la agricultura y la ganadería, presentan grandes deficiencias en el ámbito de las telecomunicaciones, lo que finalmente afecta su competitividad.

Por lo anterior, consultó si existe alguna definición estratégica para que ciertas áreas puedan postular a ser beneficiarias del proceso de conectividad que se pretende realizar y qué medidas concretas se proponen en el presupuesto para el año 2014.

En igual sentido, la Honorable Senadora señora Allende reclamó que, pese a que la brecha digital es enorme en nuestro país, no se comprende la reducción de 18,6% en el presupuesto destinado al Proyecto de Conectividad para la Educación. Insistió en que esa situación es contrapuesta a la necesidad de disminuir la desigualdad en materia digital.

El Honorable Senador señor Horvath, recordó que también se ha prometido en varias ocasiones mejorar la conectividad de la zona austral, que representa un 34% de la superficie total del país. Con ese propósito, se comprometió una línea submarina de fibra óptica entre las ciudades de Puerto Montt y Punta Arenas, que mejoraría las condiciones de seguridad y estabilidad de la conexión, proyecto de que debería comenzar su ejecución en el año 2014.

A ese respecto, el señor Subsecretario de Telecomunicaciones explicó que en el año 2010 se propuso un cambio radical en el Programa de Conectividad para la Educación y, en ese sentido, rememoró que el proyecto Enlaces, del Ministerio de Educación, subsidiaba a los colegios para el pago de la conexión a internet, que las empresas ofrecían a precios reducidos. Empero, este modelo de operación presentaba dos inconvenientes: el primero de ellos, consistía en que los fondos no necesariamente eran destinados al fin pretendido y, por otro lado, no existía

[10] En redes inalámbricas, roaming es la capacidad de cambiar de un área de cobertura a otra, sin interrupción en el servicio o pérdida en conectividad.

una actualización periódica del valor de la conexión a Internet, lo que redundaba en muchas oportunidades en que se pagara más de lo debido.

En ese escenario, se traspasó parte de la responsabilidad de la operación del sistema desde el Ministerio de Educación al de Transportes y Telecomunicaciones, pagando a las compañías adjudicatarias del concurso respectivo el 100% de la conectividad de cada colegio a Internet, lo que ha permitido aumentar el número de establecimientos beneficiados, desde un 60% de colegios subvencionados y municipalizados del país a una cifra cercana al 95%; restan aún 1.800 establecimientos educacionales que no tienen acceso a telecomunicaciones, en razón de su condición de severo aislamiento.

El costo anual del beneficio alcanza a alrededor de $ 2.400.000.000 para cada Ministerio involucrado, agregó.

Conforme a lo expuesto, el año 2013 se asignó un presupuesto extraordinario, para incluir en el Programa a 300 colegios adicionales y a 350 localidades, pero ello no fructificó, debido a la falta de interés de las empresas del rubro por participar de los concursos.

Con todo, reiteró que en el proceso licitatorio de la banda de 700MHz se incluirán las localidades anteriores, entre las 1.200 que deberán ser conectadas sin costo alguno, por un período de 5 años. Igualmente, en vez de los 300 colegios antes señalados, ahora se exigirá la conexión de 500 recintos. En otras palabras, finalmente el Estado no incurrirá en gastos por la referida cobertura, sino que serán las empresas las que se encarguen de esa tarea.

En definitiva, la reducción presupuestaria sólo refleja el ahorro que significará para el erario fiscal el hecho de que la empresa privada financie la conectividad faltante.

El señor Ministro, por su parte, añadió que existe tanto interés en el procedimiento licitatorio de la banda de 700 MHz que se ha aprovechado esa situación para hacer exigencias en beneficio de la comunidad por un valor de US$ 200.000.000. Incluso, una vez que se agreguen los 500 colegios antes referidos, la cobertura educacional en materia de telecomunicaciones del país será similar a la de Japón.

Acto seguido, la Honorable Senadora señora Allende y el Honorable Diputado señor Recondo requirieron mayor certeza de que finalmente ese proceso suplirá la disminución de fondos que presenta el presupuesto.

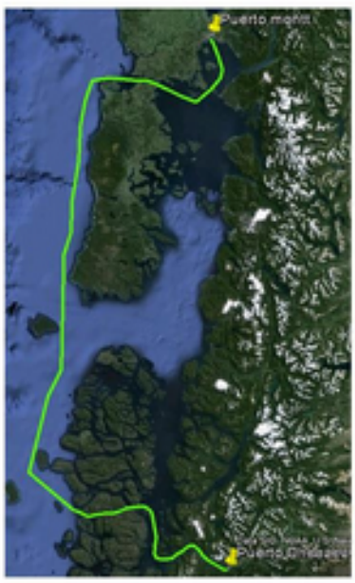
Sobre el particular, el señor Subsecretario manifestó que las bases en que consta la información solicitada se publicarán durante el mes de octubre en curso, y en ellas se detallan todas las localidades y colegios que serán beneficiados.

Respecto del proyecto de conectividad para la zona austral, planteó que, efectivamente, existe un proyecto de cable submarino que daría solución a la intermitencia del actual sistema de conexión terrestre. Además, contaría con cuatro anillos de respaldo con el sistema de telecomunicaciones de Argentina.

La conexión de Punta Arenas, señaló, adquiere mayor relevancia, ya que se trata de un punto importante para estaciones terrestres rastreadoras de satélites y, por lo tanto, podría transformarse en un centro de preeminencia mundial en esta área.

Detalló que se han propuesto dos opciones para su implementación, que presentan costos diferentes. Ellas se ilustran en las imágenes que siguen.

Propuesta: Puerto Montt - Puerto Chacabuco-Punta Arenas

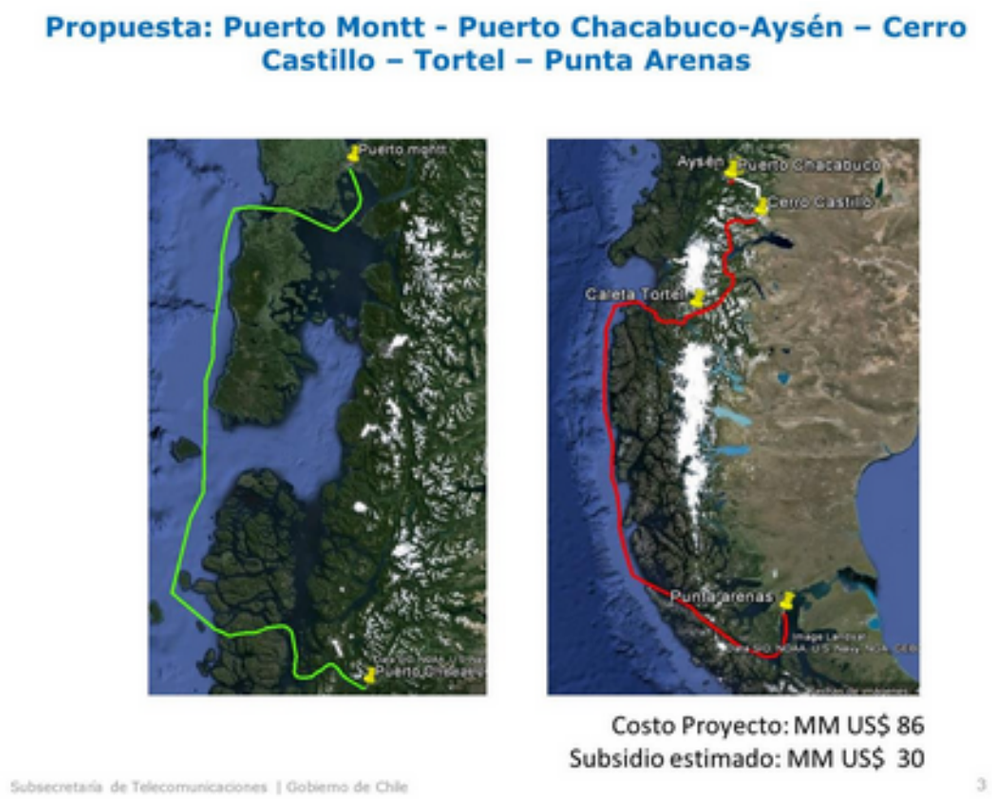




Costo Proyecto: MM US$ 94
Subsidio estimado: MM US$ 39

Subsecretaría de Telecomunicaciones | Gobierno de Chile

2



Sin embargo, al presentar el proyecto al Ministerio de Hacienda para su financiamiento, no fue aprobado, debido a que esa cartera estima que existen otras prioridades.

En el mismo tema, el señor Ministro adujo que la conectividad de las zonas australes, tanto en materia de transporte como de telecomunicaciones, exigen una inversión per cápita muy intensa, por lo que difícilmente superan las evaluaciones de rentabilidad social requeridas para su ejecución. Por eso, es necesario recurrir a la búsqueda de alternativas que fundamenten la solicitud de gasto respectiva o encontrar otras fórmulas de financiamiento.

El Honorable Senador señor Horvath reparó en el hecho de que si sólo se consideran los factores de rentabilidad social de general aplicación, lo más probable es que no se podría realizar ninguna obra en zonas extremas.

Asimismo, como se trata de un proyecto que puede potenciar de forma importante la zona en los sectores acuícola, ganadero y de turismo, propuso que la concreción de la obra se enfrente por etapas, para que el impacto no incida en un solo período presupuestario.

A mayor abundamiento, y para enfatizar las bondades que traería aparejado el proyecto, puso como ejemplo el desarrollo

que ha tenido en territorio argentino la ciudad de Ushuaia, que cuenta en la actualidad con 80.000 habitantes, en comparación con los 4.000 que hay en Puerto Williams, a pesar de que, a su juicio, esta última ciudad cuenta con atractivos más destacados que la primera.

Por su parte, el Honorable Senador señor Sabag, junto con destacar la labor que ha realizado la Subsecretaría de Telecomunicaciones en la VIIIª Región del Biobío, especialmente en lo concerniente a conectividad de escuelas, recordó que por un acuerdo de la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos se remitió un oficio a la citada repartición, con el objeto de solicitar un subsidio especial para las radios locales de mínima cobertura, que, en general, operan en condiciones paupérrimas. Sin embargo, no consta en el presupuesto proyectado para el año 2014 algún ítem o glosa en ese sentido, a pesar de la importancia del servicio que prestan a la comunidad, especialmente en situaciones de emergencia y calamidad.

En virtud de lo expresado, solicitó no votar la partida respectiva hasta que no se dé respuesta al requerimiento efectuado.

El señor Subsecretario hizo presente que la responsabilidad de contestar el oficio señalado es del Ministerio Secretaría General de Gobierno, toda vez que lo que se solicita es un subsidio al desarrollo de los contenidos de la radiodifusión y es Ministerio dispone de una serie de programas de apoyo al desarrollo local de entidades radiales.

Si bien comparte la preocupación planteada por el Honorable Senador señor Sabag, informó que la reciente entrada en vigencia de la ley sobre radios comunitarias[11], ha generado una importante migración de frecuencias de las radios de mínima cobertura, lo que les ha significado mayores requerimientos en cuanto a su infraestructura y equipamiento. En esa circunstancia, el Fondo de Desarrollo para las Telecomunicaciones, que en la definición de su ámbito de aplicación contiene una mención genérica que podría entenderse referida a la radiodifusión, ha determinado que la repartición a su cargo haya hecho una consulta a la Contraloría General de la República, para confirmar esa interpretación y, de esa manera, poner a disposición de las radios de mínima cobertura fondos concursables para su financiamiento.

La Honorable Senadora señora Allende pidió clarificar en qué consiste el fortalecimiento de la continuidad y recuperación de los servicios de telecomunicaciones, frente a situaciones de emergencia o fallas masivas en las redes.

A ese respecto, el señor Subsecretario respondió que la prosecución de ese objetivo se inició en el año 2010, con la Ley sobre Reconstrucción[12], que exige que todas las empresas de telecomunicaciones

[11] Ley N° 20.433, que crea los servicios de radiodifusión comunitaria ciudadana.
[12] Ley N° 20.444, que crea el Fondo Nacional de la Reconstrucción y establece mecanismos

cuenten con equipo electrógeno de respaldo, para asegurar su funcionamiento; que los equipos de comunicaciones de las reparticiones públicas sean interoperables, y que las empresas tripliquen su capacidad de asegurar la mensajería de texto.

Además, se introdujeron cambios a los sistemas de comunicación de la Oficina Nacional de Emergencia (ONEMI), que han contado con la asesoría de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, e igualmente se ha exigido que todos los teléfonos celulares que entren en operación a partir del 1 de enero del año 2014, deben estar equipados para operar en situaciones de emergencia.

Destacó también que la ONEMI ha trabajado con la Asociación de Radiodifusores de Chile, para efectos de coordinar las alertas de emergencia a través de los asociados de esta última entidad. En una segunda etapa, agregó, se pretende que ello se realice de manera semejante en el caso de los canales de televisión.

Por último, concluyó, lo que se pretende es que en el año 2015 todas las regiones cuenten con sistemas de radio que les permitan comunicarse y coordinarse con todas las instituciones que deben actuar en situaciones de emergencia o calamidad pública.

En el mismo aspecto, el Honorable Senador señor Horvath solicitó el análisis de algún proyecto tendiente a dar mayor apoyo a los radio clubes de aficionados, que también prestan ayuda en zonas de aislamiento.

Sobre ese punto, el señor Subsecretario afirmó que se ha flexibilizado la normativa que los rige, para mejorar su operación y facilitar la actualización de sus licencias y sistemas. No obstante, cualquier otro tipo de soporte debería provenir de ONEMI, dependiente del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Al concluir la ronda exposiciones y consultas en torno al Capítulo 02 de esta Partida presupuestaria, la Subcomisión resolvió no votarlo, hasta que se cumplan las condiciones que se consignan enseguida y, en caso de no ser así, dejarlo para ser resuelto en la Comisión Mixta.

- Restituir competencia al Servicio Nacional del Consumidor para operar las Oficinas de Atención de Usuarios en materia de Telecomunicacioneslos.

- Inclusión en el presupuesto de la Partida 19 de los recursos necesarios para ejecutar el proyecto de fibra óptica submarina entre las ciudades de Puerto Montt y Punta Arenas.

---

de incentivo tributario a las donaciones efectuadas en caso de catástrofe.

- En definitiva, la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadores señora Allende y señores Horvath y Sabag y Honorable Diputado señor Jaramillo acordó dejar pendiente el debate y votación del Capítulo 02 de la Partida 19, para efectuarlo en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

- - -

CAPÍTULO 03
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

PROGRAMA 01
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

El presupuesto de este Capítulo y Programa considera recursos por M$ 895.700, lo cual importa una disminución de 3,8% respecto del presupuesto final del año 2013, que fue de M$ 931.085, expresado en moneda de 2014.

Al iniciar el debate sobre este Capítulo, el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, explicó que la repartición a su cargo ejerce la dirección superior de la aviación civil, fijando directrices del quehacer aeronáutico y administrando la política aérea.

Entre los objetivos específicos que debe cumplir la institución, indicó los siguientes:

- Aplicar la política aerocomercial, con la finalidad de abrir nuevas oportunidades de rutas y reducir las barreras de ingreso.

- Promover la simplificación de los trámites de entrada, tránsito y salida de pasajeros y carga internacional.

- Entregar al mercado información estadística del tráfico aéreo.

- Generar las condiciones, para la protección de los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, para lo cual se ha suscrito un convenio con el Servicio Nacional del Consumidor.

- Aprobar los seguros relativos a responsabilidad civil por daños a pasajeros, tripulantes, demás ocupantes y terceros en superficie.

- Gestionar de manera eficiente y eficaz los recursos de la institución.

En relación con el Subtítulo 21, Gastos en

Personal, que exhibe una variación negativa de un 0,2%, detalló que los recursos estarán destinados a mantener la dotación de 24 funcionarios autorizada por ley y a la contratación de dos personas que tendrán la calidad de agentes públicos, y una a honorarios, para labores de traducción.

El Subtítulo 22, Bienes y Servicios de Consumo, también muestra una reducción, que alcanza al 10,3%, lo que se explica porque se dejarán de pagar ciertos gastos de arrendamiento de inmuebles para la Junta de Aeronáutica Civil, toda vez que todos los servicios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se emplazarán en un mismo edificio. Por lo anterior, los recursos contemplados en este Subtítulo financiarán estudios de diagnóstico del transporte aéreo de carga y de la conectividad entre la ciudad de Santiago y el aeropuerto Arturo Merino Benítez.

En tanto, los recursos del Subtítulo 24, Transferencias Corrientes, que no presentan una variación significativa, tienen como principal destino el financiamiento del convenio que se mantiene con el Servicio Nacional del Consumidor, para la protección de los derechos de los pasajeros, a través de la implementación de un centro de llamados para efectuar reclamos.

Finalmente, el señor Secretario General informó que una baja importante se produce en el Subtítulo 29, Adquisición de Activos no Financieros, que se reduce un 50,5%, lo que se debe a que hace algún tiempo se hizo una inversión sustantiva para la mejora del sistema estadístico del servicio, la cual no se repetirá en el año 2014. En definitiva, la disminución de fondos no afectará la labor habitual de la Junta de Aeronáutica Civil, concluyó.

El Honorable Senador señor Horvath, en relación con el centro de llamados implementado para la recepción de consultas o reclamos, preguntó cómo se resuelve la situación de las personas que, en algunos casos, deben consumir gran cantidad de los minutos de que disponen en sus planes de teléfono celular para resolver sus dificultades generadas por anomalías en el servicio de transporte aéreo.

Al respecto, el señor Secretario General puntualizó que en el caso de atrasos o cancelaciones de vuelos existe una normativa establecida por el Ministerio, que dispone que el cargo de la llamada sea de la línea aérea respectiva. Sin embargo, expresó que, en general, las personas no ejercen este derecho. Agregó que la Junta ha puesto a disposición de las personas una aplicación gratuita para teléfonos móviles, que permite hacer reclamos en línea al Servicio Nacional del Consumidor. Es decir, sin necesidad de una llamada y con el sólo acceso a internet, se puede cumplir la misma finalidad.

- Sometido a votación el Capítulo 03, fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señora Allende y señores Horvath

y Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

En consecuencia, vuestra Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos acordó lo siguiente:

I <u>APROBAR.</u>

- Por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Allende y señores Horvath y Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo, proponer a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos aprobar el **Capítulo 03 de la Partida 19.**

II <u>DEJAR PENDIENTE PARA LA COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.</u>

- Por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Allende y señores Horvath y Sabag y Honorable Diputado señor Jaramillo, dejar pendiente para la Comisión Especial Mixta de Presupuestos los **Capítulos 01 y 02 de la Partida 19.**

- - -

Se deja constancia de que la Subsecretaría de Telecomunicaciones dio respuesta a las consultas y requerimientos de información complementaria formulados por los Parlamentarios que asistieron a la discusión de ese Capítulo, mediante el oficio N° 7405, de 15 de octubre de 2013, que en ejemplar único se agrega al expediente y queda luego depositado en la Unidad de Asesoría Presupuestaria, para su consulta por los Senadores y Diputados que lo requieran. Copia de los mismos se entregó a los integrantes de la Subcomisión.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 7, 8 y 16 de octubre de 2013, con asistencia de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath Kiss (Presidente), Juan Pablo Letelier Morel (Isabel Allende Bussi) y Hosain Sabag Castillo y de los Honorables Diputados señores Enrique Jaramillo Becker y Carlos Recondo Lavanderos.

Valparaíso, a 11 de noviembre de 2013.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario de la Subcomisión