



**INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2025, en lo relativo a la PARTIDA 12, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.**

**BOLETÍN N° [17.142-05](#) (V).**

---

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

**HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:**

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos tiene el honor de informar la Partida individualizada en el rubro, del proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2025.

---

**CONSIDERACIONES DE ANÁLISIS**

Cabe destacar que en el estudio de la presente Partida:

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

2.- Se indica, en la descripción de cada programa, cuando corresponda, el monto propuesto para 2025 y su variación respecto al presupuesto de 2024 (inicial, más reajuste, más leyes especiales, más ajustes), según datos aportados por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda en el libro que acompaña el proyecto de Ley de Presupuestos.

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

---



## ASISTENCIA

### - Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:

Honorable Senadora señora Isabel Allende Bussi.  
Honorable Diputado señor Henry Leal Bizama.  
Honorable Diputado señor Jaime Naranjo Ortiz.

### - Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Obras Públicas: la Ministra, señora Jessica López; el Director de Comunicaciones, señor Patricio Cofré; el Jefe de Gabinete, señor Cristián Rojas; el Coordinador Legislativo, señor Tomás Mendoza, y la asesora, señora Bernardita Castillo.

De la Subsecretaría de Obras Públicas: el Subsecretario, señor José Andrés Herrera; la Jefa de la Unidad de Control de Gestión, Monitoreo y Seguimiento Estratégico, señora Leticia Rivas; el Asesor de Seguimientos, señor Mauricio Andrews; el Jefe de Gabinete (S), señor Rodrigo Venegas, y la Jefa de Comunicaciones, señora Viviana Azócar.

De la Dirección General de Aguas: el Director General, señor Rodrigo Sanhueza.

De la Dirección General de Concesiones: el Director General, señor Juan Manuel Sánchez; la Jefa de la División de Administración y Secretaría General, señora María Loreto González, y el Jefe de Gabinete del Director General, señor Sebastián García.

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

De la Fiscalía: la Fiscal, señora Eliana Muñoz.

De la Dirección de Planeamiento: el Director, señor Danilo Núñez; la Jefa de la División de Planificación Estratégica y Presupuesto, señora María Pía Rossetti, y la Jefa del Departamento de Gestión Presupuestaria, señora Claudia Ramírez.

De la Dirección de Contabilidad y Finanzas: la Directora, señora Ximena Pérez, y la Jefa de Gestión Presupuestaria, señora Daniela Fabres.

De la Dirección de Obras Portuarias: el Director, señor Ricardo Trigo, y la Asesora Técnica y Estratégica, señora Lilian Ireland.



De la Dirección de Arquitectura: la Directora, señora Loreto Wahr, y la Jefa de la División de Planificación, señora Beatriz Barrera.

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

De la Dirección de Vialidad: el Director, señor Horacio Pfeiffer.

De la Dirección de Aeropuertos: la Directora, señora Claudia Silva.

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

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

De la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda: el Jefe de Sector, señor Claudio Martínez; los analistas, señoras Patricia Salas y Paula Soto, y señor Martín Ortega; el abogado de la Unidad Jurídica, señor Diego Soto, y la abogada de la División de Finanzas Públicas, señora Mónica Bravo.

**- Otros:**

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

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

Del Comité Frente Amplio de la Cámara de Diputados: la asesora, señora Eva Rivera.

Los asesores parlamentarios: del Senador Sandoval, señor Sebastián Puebla; del Diputado Bianchi, señor Nickolas Mena; del Diputado Sauerbaum, señor Luis Saavedra; del Diputado Sepúlveda, señor Luis Céspedes, y de la Diputada Veloso, señora Ángela Alarcón y señor Felipe Quintana.

- - -

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



## **PARTIDA 12**<sup>1</sup>

### **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**

La Partida relativa al Ministerio de Obras Públicas considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 5.098.010.418, implicando una variación total de 0,0%, respecto al presupuesto del año en curso.

La estructura del presupuesto de esta Cartera, para el año 2025, contempla 10 glosas comunes relativas a la Partida y 115 referidas a capítulos.

Asimismo, cuenta con los siguientes capítulos:

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

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Partida original e Informe OPS:

[https://www.senado.cl/site/presupuesto/2025/tramitacionpl2025/1\\_proyecto\\_ley\\_2025/P12.pdf](https://www.senado.cl/site/presupuesto/2025/tramitacionpl2025/1_proyecto_ley_2025/P12.pdf)  
<https://microservicio-documentos.senado.cl/v1/archivos/f04e17d6-c874-4f9f-b399-c83d4fe0c9d0?includeContent=true>

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

- - -

## DISCUSIÓN EN LA SUBCOMISIÓN<sup>2</sup>

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

Al inicio de la discusión de la partida 12, se escuchó una breve exposición del **Analista de la Oficina de Información, Análisis y Asesoría Presupuestaria del Senado, señor Rubén Catalán**, sobre las variaciones del presente proyecto respecto al presupuesto del año anterior, y sobre el cumplimiento del compromiso presupuestario de la Cartera de Estado, cuyo detalle se consigna en el documento “Seguimiento de Compromiso Presupuestario del Ministerio de Obras Públicas”.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, expresó su preocupación por la posible disminución de personal en la Dirección General de Aguas (DGA).

Luego, mencionó varios asuntos que consideró de relevancia para la Subcomisión. Subrayó la importancia de revisar los procesos de reconstrucción, dado el significativo volumen de recursos destinados a estas áreas tras las inundaciones que afectaron a Maule, Ñuble y O'Higgins. Asimismo, mencionó la solicitud de crear una Dirección Regional de Obras Portuarias en Maule, en respuesta a la intensa actividad de sus caletas y las reuniones sostenidas con los pescadores en ese contexto.

Luego, se refirió al desempeño de los servicios del Ministerio de Obras Públicas (MOP) en Ñuble, una región donde aún persisten desafíos administrativos y de infraestructura. Además, manifestó su preocupación por la Ruta 7, que ha sido objeto de compromisos previos y, sin embargo, no ha mostrado avances significativos en el asfaltado de kilómetros comprometidos.

Asimismo, planteó la necesidad de revisar la ejecución presupuestaria de algunas regiones donde se detectaron problemas.

---

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

- 14 de octubre de 2024: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2024-10-14/072642.html>

- 17 de octubre de 2024: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2024-10-16/142732.html>

- 29 de octubre de 2024: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/presupuestos/subcomisiones/quinta-subcomision-mixta-de-presupuestos/2024-10-29/123101.html>

A continuación, solicitó información sobre cómo ha operado el presupuesto tanto en 2023 como en este año, específicamente en relación con los ajustes realizados por el Ministerio de Hacienda. En este sentido, cuestionó la práctica de aprobación inicial de presupuestos, seguido por ajustes y reducciones realizados por dicha cartera. Advirtió que aprobar un presupuesto, solo para que luego se retiren recursos, es un problema que afecta la planificación real de los ministerios, incluido el de Obras Públicas. Pidió que se esclarezca cómo han operado estos retiros, las razones detrás de ellos y cómo esto impacta la ejecución presupuestaria, tanto en el MOP como en los otros ministerios.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, expuso ante la Comisión, apoyándose para ello en la [presentación de diapositivas](#).

Informó que el presupuesto que se propone para 2025 es prácticamente idéntico al de 2024, año en que se incrementó en un 10% la partida de inversión, lo que representa un desafío significativo para el ministerio. Indicó que la Dirección de Presupuestos (DIPRES) aún no ha publicado la ejecución presupuestaria al 30 de septiembre, pero adelantó que lograron una ejecución superior en 12 puntos porcentuales respecto al año anterior. Destacó que esto refleja un proceso de normalización tras enfrentar dificultades como obras abandonadas, licitaciones desiertas y desajustes presupuestarios debido a la pandemia y al alza de precios en la construcción. Señaló que el ministerio llegó a gestionar hasta 190 obras abandonadas, que han debido retomarse progresivamente.

La Ministra subrayó que este esfuerzo ha permitido mejorar el cumplimiento de la ejecución presupuestaria, la cual alcanzó más de 2 billones de pesos al 30 de septiembre, una cifra récord. En cuanto al presupuesto 2025, detalló que no hay crecimiento en términos reales, salvo redistribuciones internas menores, principalmente relacionadas con la dotación de personal. Explicó que la partida de inversión se mantendrá constante y destacó que el presupuesto para la Dirección de Vialidad representa el 57% del total del Ministerio. Recordó que en 2024 se separaron las partidas de administración directa para la Dirección de Vialidad y la Dirección de Aeropuertos, permitiendo llevar registros más precisos. Mencionó que la Dirección General de Concesiones administra una partida significativa del presupuesto, relacionada con proyectos como el programa Buen Vecino, enfocado en mitigar los impactos de la infraestructura en las comunidades.

Luego, explicó que el Ministerio opera a través de tres líneas de trabajo:

- Sectorial: Con un presupuesto de 3,8 billones de pesos para 2025, esta línea incluye proyectos propios del ministerio.

- Extrasectorial: Relacionada con proyectos encargados por otros servicios públicos, con un presupuesto estimado en 413.000 millones de pesos.

- Concesiones: Iniciativas desarrolladas mediante alianzas con el sector privado, con una inversión proyectada en 970.000 millones de pesos para 2025.

A continuación, destacó cuatro ejes estratégicos de trabajo:

- Integración territorial, conectividad y movilidad: Señaló la gestión de más de 80.000 kilómetros de rutas y 2.300 kilómetros de la Ruta 5, algunos en relicitación, y la construcción de una nueva ruta orbital en Santiago. También mencionó licitaciones de aeropuertos en ciudades como Antofagasta, Puerto Montt y Valparaíso, así como avances en teleféricos en Santiago, Iquique y Valparaíso. Informó que la Ruta 7 tiene 20 proyectos activos entre las regiones de Los Lagos y Aysén, aunque enfrentan desafíos por costos elevados por kilómetro.

- Seguridad hídrica: Destacó el desarrollo de planes estratégicos de recursos hídricos, la gestión de derechos de agua, infraestructura como desaladoras, plantas de tratamiento de aguas y embalses. Señaló que la red de servicios sanitarios rurales y urbanos también es parte de esta línea de trabajo.

- Desarrollo productivo, social, cultural, científico y deportivo: Mencionó proyectos de hospitales, centros de salud, escuelas y jardines infantiles, además de infraestructura para centros científicos, caletas pesqueras y programas regionales como Buen Vivir. También abordó la rehabilitación patrimonial y la protección de bordes costeros.

- Seguridad ciudadana y ante desastres naturales y emergencias: Informó sobre la construcción de infraestructura para Carabineros, PDI, bomberos y recintos penitenciarios, además de la instalación de puntos de posada para helicópteros en caso de emergencias. Explicó que, para 2030, se espera contar con más de 200 puntos de posada. También mencionó proyectos de infraestructura portuaria, drenaje de aguas lluvias y control de aluviones en las ciudades.

Concluyó mencionando que la mantención de la infraestructura es una prioridad, dado que los contratos globales de conservación representan el 60% del presupuesto de vialidad. Informó que se contemplan 1.800 kilómetros de caminos rurales para 2025, con 460 en comunidades indígenas. Además, señaló avances en la red aeroportuaria y en el programa de puentes metálicos, que reemplazará puentes de madera deteriorados. Finalizó destacando los esfuerzos del ministerio para continuar con la conectividad del territorio a través de concesiones, aeropuertos y programas que benefician tanto a las comunidades como a la seguridad del país.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** planteó inquietudes respecto a las nuevas pistas en el aeropuerto de Punta Arenas. Observó que el aumento del uso de los aeropuertos, tanto en la región como en todo el país, es un fenómeno recurrente, lo que genera la necesidad de ampliaciones casi de inmediato tras finalizar las obras. En relación con las pistas, enfatizó la importancia de considerar características específicas para enfrentar las condiciones climáticas de invierno en Magallanes. Señaló que, a pesar de contar con pistas operativas, la calidad actual no siempre es suficiente para soportar el clima extremo de la región, lo que a veces impide su uso. Por ello, consultó si las nuevas pistas contemplan materiales o estándares diferentes a los utilizados anteriormente para asegurar su operatividad en invierno o si mantienen las mismas calidades tradicionales de construcción.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, realizó un comentario general sobre las dificultades que han afectado los vuelos en distintos lugares del país, incluyendo Arica, La Serena y Punta Arenas. Explicó que uno de los aspectos en los que se debe mejorar es en la instalación de instrumentación avanzada que permita despegues y, especialmente, aterrizajes en condiciones adversas. Indicó que, mientras un aterrizaje en condiciones normales requiere de 800 metros de visibilidad, la instrumentación para aterrizaje por instrumentos reduce esa necesidad a 50 metros, representando un cambio significativo. Sin embargo, subrayó que esta tecnología, que debe ser provista por la Dirección de Aeronáutica Civil, tiene un costo elevado. A pesar de ello, expresó que es tiempo de incorporar estos avances en la infraestructura aeroportuaria.

Con respecto al aeropuerto de Punta Arenas, informó que la ampliación del terminal de pasajeros estaba planificada para cuando se alcanzaran 700.000 pasajeros anuales. No obstante, debido a la evidente necesidad, se ha decidido adelantar este proceso mediante un acuerdo con la sociedad concesionaria. Añadió que, además de la ampliación, han recibido solicitudes relacionadas con mejoras en las pistas del aeropuerto.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, informó que ha estado en conversaciones con la Directora Nacional de Aeropuertos y se ha encargado un estudio para evaluar la resistencia de las pistas en los aeropuertos de Punta Arenas y Balmaceda, con el objetivo de asegurar su operatividad en condiciones adversas. Señaló que es necesario coordinar estos temas con la Dirección General de Aeronáutica Civil, debido a que los costos asociados, especialmente en materia de consumo eléctrico, han sido un obstáculo para avanzar en estas mejoras.

El Director mencionó que las proyecciones para la región de Punta Arenas, en particular con el desarrollo del hidrógeno verde, podrían reducir los costos energéticos a futuro. Indicó que se está considerando un horizonte

de al menos 10 años para implementar estas mejoras. Asimismo, destacó la necesidad de que la dirección del aeropuerto realice un análisis técnico detallado para evaluar lo que implicaría implementar las modificaciones necesarias en la pista principal.

**El Honorable Diputado señor Bianchi** destacó la relevancia del tema planteado por el Director General de Obras Públicas, señor Boris Olgún, y por la Ministra de Obras Públicas, refiriéndose al desarrollo del hidrógeno verde en la región de Magallanes. Reconoció que este sector tiene un potencial significativo, aunque advirtió que generará poca empleabilidad a futuro, ya que, tras una primera fase, la mayor parte de los procesos serán automatizados.

A continuación, expresó su preocupación sobre los beneficios que esta industria dejará para la región de Magallanes. Comentó que ha mantenido conversaciones con el Ministro de Hacienda para abordar este tema, buscando un equilibrio: no aplicar impuestos adicionales que desincentiven la inversión, pero sí encontrar mecanismos para que quienes desarrollen proyectos de hidrógeno verde contribuyan al desarrollo de la región que les provee esta energía.

Finalmente, solicitó que se promuevan conversaciones para evaluar cómo esta industria podría suplir las necesidades energéticas de la región, reconociendo los elevados costos asociados a estas iniciativas. Informó que tiene reuniones programadas con grupos económicos interesados en estos proyectos y solicitó al Ministerio un informe, aunque sea preliminar, sobre la factibilidad y los plazos para implementar esta idea, con el objetivo de avanzar en la concreción de este anhelo para la región.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, expresó su acuerdo con los planteamientos realizados, señalando que en otros aeropuertos con condiciones climáticas similares al extremo sur de Chile ya se han implementado soluciones. Subrayó que el desafío radica más en los costos asociados que en la tecnología disponible para enfrentar estas condiciones.

En línea con lo discutido, solicitó al Ejecutivo un informe preliminar, con el fin de explorar la forma en que podría viabilizarse la implementación de estas mejoras. Reconoció que el tema aún no está completamente resuelto, pero consideró importante contar con antecedentes que permitan tanto a la comisión como al parlamentario interesado obtener mayor información para avanzar en esta materia.

**El Honorable Diputado señor Leal** planteó varias inquietudes sobre la situación de los caminos básicos en la región de La Araucanía, destacando como principal problema el costo por kilómetro. Explicó que un alto porcentaje de las ofertas presentadas en los procesos de licitación

superan significativamente los precios estimados, lo que ha impedido adjudicar muchas obras. Mencionó que, en algunos casos, los proyectos han sido licitados dos veces sin éxito, afectando a comunas especialmente vulnerables de la región. Ante esta situación, preguntó al Ministerio qué medidas se adoptarán o si se debe comunicar a los vecinos que las obras no se realizarán, dado que las ofertas presentadas, en torno a 600 o 700 millones, están muy por encima de los 400 millones presupuestados.

Además, señaló que existe una cantidad importante de proyectos que cuentan con recomendación favorable (R.S.) desde hace cerca de un año, pero que aún no han sido licitados. Explicó que, si bien en la ley de presupuesto se asignaron recursos, en la práctica no se dispone de los decretos presupuestarios necesarios para licitar las obras, lo que genera una discrepancia entre los recursos asignados y los disponibles. Como ejemplo, mencionó un proyecto que conecta Cunco con Villarrica, en el sector de Interlago Pedregoso, que sigue pendiente pese a contar con la R.S. hace tiempo.

Luego, manifestó su preocupación por la falta de información sobre proyectos emblemáticos en la región. Mencionó la obra de descongestión en la salida de Temuco hacia el cruce de Padre de las Casas, que había sido priorizada por la administración anterior debido al gran flujo vehicular hacia Villarrica y la zona lacustre, pero cuyo estado actual es desconocido. De manera similar, preguntó por el Bypass de Carahue, una obra importante debido al tráfico pesado que atraviesa esa comuna, que cuenta con solo dos calles y es transitada diariamente por numerosos camiones madereros. Señaló que, aunque existe un diseño para un bypass que podría desviar ese tráfico, no hay claridad sobre su avance.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, planteó que el problema del sobreprecio por kilómetro es un asunto transversal que afecta no solo a la región de La Araucanía, sino también a otras regiones, como Coyhaique y la Ruta 7. Reconoció que pueden quedar algunas preguntas específicas sin respuesta inmediata sobre proyectos con Recomendación sin Observaciones pendientes o iniciativas emblemáticas, pero solicitó que se entreguen esas respuestas en próximas sesiones

Coincidió con la preocupación del diputado Leal sobre el impacto del sobreprecio en la ejecución de obras y enfatizó la necesidad de abordar este problema de manera estructural. Criticó que la explicación recurrente de la imposibilidad de avanzar en los proyectos debido al sobreprecio ya no es aceptable y requiere una solución concreta.

Propuso coordinación con el Ministerio de Desarrollo Social y Familia para diseñar un mecanismo que permita evaluar proyectos con costos por kilómetro más elevados. Advirtió que actualmente el problema

parece haberse convertido en un círculo del cual no se ha logrado salir, lo que está frenando el avance de muchas obras. Concluyó subrayando que esta situación se ha vuelto una realidad constante que debe ser resuelta para evitar paralizaciones recurrentes en la infraestructura vial del país.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, expresó su desacuerdo con la afirmación de que el ministerio esté atrapado o estancado en su gestión. Aseguró que actualmente manejan una cartera de más de 2.000 obras en desarrollo y que, ante cualquier consulta o solicitud sobre proyectos específicos, el ministerio tiene plena claridad sobre el estado de cada obra, los plazos previstos para su ejecución, y si es posible o no llevarlas a cabo, y su justificación fundamentada.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, aclaró su planteamiento anterior, subrayando que se trata de una realidad constatada, especialmente en el caso de la Ruta 7, donde los sobrepagos han sido el principal obstáculo para avanzar en su desarrollo. Explicó que en esta ruta los valores presentados en las licitaciones han superado ampliamente los márgenes permitidos, lo que impide legal y administrativamente adjudicar los proyectos.

Reconoció que este problema no se debe a una falta de gestión por parte del Ministerio, sino a las limitaciones del marco administrativo y legal vigente. Sin embargo, destacó la necesidad urgente de encontrar una solución. Lamentó que, en el caso de la Ruta 7, al día de hoy no se haya logrado avanzar con el asfaltado, lo que considera un incumplimiento del compromiso asumido previamente y de lo discutido en la comisión.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, pidió hacer una distinción clara respecto a los desafíos enfrentados en la gestión de los proyectos. Aclaró que, si bien es cierto que algunos proyectos han enfrentado dificultades presupuestarias y otros problemas que han impedido la asignación de licitaciones o la adjudicación de obras, no es correcto afirmar que los proyectos han quedado en el olvido. Subrayó que esa percepción es errónea y destacó que quería dejar claro que todos los proyectos siguen siendo gestionados, aunque algunos enfrentan obstáculos específicos.

A continuación, se refirió al problema del aumento de los costos presupuestarios. Mencionó que, en paralelo con este desafío, se están iniciando importantes obras de infraestructura en la Antártica y Puerto Williams, como la mantención del aeropuerto Teniente Marsh, la construcción del terminal de pasajeros y un nuevo puerto en Puerto Williams, además del gran molo en Bahía Fildes, cuya construcción comenzará próximamente.

Respecto al costo por kilómetro, reconoció que todas las obras del Ministerio se han encarecido, lo que ha reducido su capacidad operativa.

Explicó que, aunque el presupuesto anual ha crecido en un 2,6% nominal, este aumento ha sido insuficiente para contrarrestar el impacto de la inflación y el alza en los precios de los materiales y la construcción. Sin embargo, destacó que la situación es más compleja en algunos tipos de proyectos que en otros. En las construcciones de edificios, los sobrecostos se concentran más en los gastos generales que en las partidas técnicas, debido a que muchas empresas buscan cubrirse financieramente ante la incertidumbre económica, generando aumentos de hasta un 50% o 70% en estos rubros.

Explicó que la situación financiera que atraviesan algunas empresas y las dificultades en la relación del Ministerio como mandante contribuyen a estos problemas. Por ello, destacó que el Ministerio ha implementado cambios durante los últimos dos años para agilizar los procesos administrativos y mejorar su desempeño como mandante, tanto en términos técnicos como financieros. Mencionó que, en muchos contratos, se han incorporado anticipos como una forma de mitigar las restricciones impuestas por la banca.

Subrayó la importancia de mejorar el registro de contratistas y fomentar la participación de más empresas en los proyectos del ministerio, mencionando que algunas empresas han dejado de trabajar con la institución, lo que consideró una situación preocupante. En ese sentido, afirmó que el ministerio está comprometido con ampliar la oferta y recuperar su posición en el mercado.

Finalmente, aseguró que no se ha abandonado ningún proyecto. Explicó que todas las iniciativas se están presentando al Ministerio de Desarrollo Social y Familia para obtener una nueva recomendación técnica (R.S.) con los valores ajustados y proceder a las licitaciones correspondientes. Reiteró que el objetivo es seguir adelante con los proyectos, sin dejar ninguno de lado, y gestionar cada obra con los nuevos valores requeridos.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, destacó que uno de los problemas principales radica en la falta de socialización de los costos de los proyectos por parte de los privados. Señaló que este problema tiene dos factores: la dificultad de acceso a créditos y los retrasos en los pagos por parte del ministerio, lo que encarece los proyectos debido al impacto financiero asociado. Además, advirtió que la limitada participación de contratistas afecta el crecimiento del sector.

Sugirió evaluar cómo facilitar el crecimiento de los contratistas en distintos niveles, asegurando al mismo tiempo que se cumplan las exigencias necesarias para el resguardo de los proyectos. Reconoció que, aunque es fácil hablar desde fuera, cuando un contratista incumple sus obligaciones, las demandas recaen inevitablemente sobre el ministerio.

Indicó que es importante mejorar los procesos internos para evitar situaciones donde los pagos se retrasen sin motivo justificado, pero sin comprometer la necesidad de contar con los respaldos necesarios para cada desembolso. Explicó que ha habido casos donde, por problemas de gestión interna, los estados de avance de las obras no se cursaron durante dos o tres meses, lo que se evidenció especialmente durante la gestión de emergencias. Concluyó que, aunque entiende las dificultades del Ministerio, considera necesario abordar este tema para optimizar los procesos y evitar que se repitan estos problemas. Por último, propuso, específicamente, revisar el cálculo de precios que en primer lugar hace el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, para evitar trámites redundantes.

El **Honorable Diputado señor Naranjo** expresó varias preocupaciones, enfocándose inicialmente en la reducción de 36 puestos en la Dirección General de Aguas (DGA) según el subtítulo 21 del presupuesto. Manifestó que esta reducción es incoherente con las necesidades actuales, ya que la falta de personal en la DGA está afectando la agilización de proyectos del programa de emergencia habitacional, con trámites que llegan a demorar un año. Subrayó que la propia DGA ha solicitado un aumento de personal para cumplir con las demandas del programa.

También destacó que en abril del próximo año vence el plazo para la regularización de los derechos de aprovechamiento de agua, recordando que, al postergarse la ley, se había acordado que la DGA, junto con INDAP y el Ministerio de Agricultura, realizarían campañas de difusión y capacitación. Sin embargo, denunció que dichas campañas no se han llevado a cabo, lo que obligará a presentar un nuevo proyecto para extender el plazo, ya que muchas personas no han inscrito sus derechos debido a cobros excesivos y trámites innecesarios que podrían haber sido gestionados por las juntas de vigilancia.

El Diputado luego expresó su preocupación por la falta de coordinación entre la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) y el Ministerio de Vivienda, lo que está impidiendo que las personas del sector rural accedan a subsidios habitacionales rurales debido a la falta de capacidad en los sistemas de Agua Potable Rural (APR) para nuevos arranques. Mencionó que este problema está generando un impacto social grave, citando el ejemplo del comité "Esperanza Joven" en San Javier tras 15 años sin solución. Lamentó que la falta de acceso al subsidio rural esté provocando que la gente del campo postule a subsidios urbanos, lo que agrava los problemas habitacionales en las ciudades.

Recordó que en los años noventa se implementaba un sistema en el que las viviendas rurales se construían con su propio APR y planta de tratamiento de aguas, lo que permitía conectar esas instalaciones al sistema central una vez disponible. Criticó que, pese a que se logró esto hace 30

años, hoy no se implementan soluciones similares. Instó a que la DOH, el Ministerio de Vivienda y el Ministerio de Salud se coordinen para resolver estos problemas y evitar conflictos mayores.

Finalmente, planteó dos problemas específicos de su región:

Sobre el APR de Copihue, que abastece a 2.000 familias, informó que se ha recibido una notificación de expropiación del terreno donde se encuentra la copa de agua, debido a un proyecto de construcción de una tercera vía en la Ruta 5 Sur. Expresó su preocupación por la falta de evaluación técnica, advirtiendo que, de seguir con el plan actual, esas 2.000 familias se quedarían sin agua potable. Luego, mencionó que un camino alternativo propuesto en Pelluhue implicaría la expropiación de 300 viviendas ya consolidadas, habitadas en su mayoría por personas de la tercera edad. Señaló que existen otras alternativas para el trazado.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, reiteró su preocupación por la reducción de personal en la Dirección General de Aguas (DGA), enfatizando que, en lugar de disminuir, debería incrementarse. Señaló que ha discutido esta situación tanto con el director de la DGA como durante las sesiones sobre la ejecución presupuestaria, subrayando la precariedad del servicio, especialmente en la emisión de permisos para proyectos habitacionales, comerciales y productivos. Agregó que la DGA está incluida en la ruta crítica del proyecto que dicta normas sobre agilización de permisos de construcción, correspondiente al boletín N° 15.534-14, liderado por el Ministerio de Economía, y destacó la importancia de implementar mejoras en gestión, seguimiento y tecnología para reducir los tiempos de respuesta. Sin embargo, advirtió que, en algunas áreas, no es posible resolver estos problemas sin aumentar el personal.

Citó el caso de la región del Maule, donde solo una persona está a cargo de lo relativo a recintos penitenciarios, lo que ha generado una sobrecarga. Aseguró que es necesario discutir este tema con la Dirección de Presupuestos (DIPRES), dado que la reducción de personal contradice la necesidad creciente en muchos ministerios. Reconoció que el Ministerio de Hacienda ha pedido esfuerzos de austeridad, pero subrayó que hay áreas en las que no se puede recortar personal sin afectar gravemente los servicios.

Sumó su apoyo a las preocupaciones sobre el *bypass* de Pelluhue, un proyecto que, aunque complejo, considera necesario debido a la congestión en la zona durante la temporada estival. Explicó que ha pasado largas temporadas en la región y ha presenciado cómo la congestión afecta a los veraneantes, generando un impacto negativo en el turismo. Si bien reconoció que la construcción de un *bypass* requiere minimizar los impactos sobre las viviendas existentes, subrayó que muchas de estas se han

construido sin permisos ni autorizaciones, lo que complica la planificación y ejecución de los proyectos de conectividad.

A continuación, destacó que la falta de control sobre nuevas construcciones ilegales genera un ciclo problemático, en el que cualquier solución proyectada queda obsoleta al encontrarse con nuevas edificaciones no autorizadas. Aclaró que cualquier proyecto que implique expropiaciones debe respetar los valores comerciales, aunque reconoció que muchos propietarios temen por la falta de regularización de las subdivisiones, lo que complica el pago de las compensaciones.

Finalmente, manifestó que, en su opinión, la construcción del *bypass* es una necesidad urgente para la zona. Aseguró que ha expresado esta postura directamente a la comunidad, comprometiéndose a encontrar un modelo que minimice los impactos, pero reiterando que la conectividad en Pelluhue requiere una solución urgente.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó una serie de consultas y observaciones respecto a la gestión presupuestaria del Ministerio de Obras Públicas, solicitando información específica para comprender mejor su ejecución y los desafíos que enfrentan. Inició inquiriendo sobre la causa de que el presupuesto del Ministerio no muestre crecimiento para 2025, especialmente considerando que otros, como el de Vivienda, aumentaron en un 7,6%. Subrayó la importancia de este tipo de inversión para la generación de empleo y el crecimiento económico.

Solicitó también explicaciones sobre las dificultades para ejecutar gastos de capital, mencionando que, según informes del Consejo Fiscal Autónomo y la Comisión para el Mercado Financiero, gran parte del gasto estatal se ha orientado a temas administrativos, no a inversión. Reconoció que el Ministerio de Vivienda tuvo una ejecución destacada, pero cuestionó por qué el Ministerio de Obras Públicas no logró lo mismo, y pidió comprender qué obstáculos burocráticos pudieron haber afectado el ritmo de ejecución.

En cuanto a la respuesta del Ministerio ante emergencias climáticas, criticó su desempeño durante las recientes inundaciones y destacó que fue la Comisión Nacional de Riego la que permitió a los regantes continuar operando. Reiteró la necesidad de que el Ministerio sea más flexible en su gestión y reaccionar con mayor eficacia ante emergencias.

Luego, solicitó un informe detallado de la ejecución presupuestaria por región. Mencionó que la región de Ñuble ha presentado bajos niveles de ejecución. Expresó su preocupación de que los recientes anuncios del Seremi pudieran ser más políticos que reales, y enfatizó la necesidad de contrastar esos anuncios con la ejecución efectiva. También pidió claridad sobre los recortes presupuestarios que el gobierno planea realizar como



parte del ajuste de “mil millones de dólares”. Insistió en que, si se van a recortar gastos, se prioricen los administrativos y no se afecten proyectos esenciales como agua potable o pavimentación. Solicitó que los ministerios presenten la lista de proyectos comprometidos por región, para evitar que se apruebe la ley de presupuestos sin conocer qué proyectos podrían ser eliminados tras los recortes.

A continuación, en relación con el subtítulo 31, expresó su preocupación en cuanto a que un 85% del presupuesto corresponde a arrastre de proyectos, dejando solo un 15% para nuevas iniciativas. Preguntó si la baja ejecución de 2024 implica que habrá menos proyectos en 2025. Asimismo, solicitó aclaraciones sobre el aumento del 452,6% en el subtítulo 29 para la Dirección de Vialidad, que representa un incremento de 5.357 millones de pesos. Intuyó que podría estar relacionado con la adquisición de maquinaria y pidió una descripción detallada de cómo se utilizarán esos fondos.

Luego, mencionó la importancia del embalse Nueva La Punilla, destacando que se ha reunido con la Ministra para tratar este proyecto.

Por último, solicitó información adicional respecto al personal en la Dirección General de Aguas (DGA) y la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH). Subrayó que ambas entidades enfrentan una alta demanda de trabajo y señaló que, en la región de Ñuble, la DOH aún no ha completado su proceso de instalación. En este contexto, preguntó si el Ministerio considera la posibilidad de contratar profesionales adicionales para reforzar el equipo en la región.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** enfatizó la necesidad de recibir información detallada sobre la ejecución presupuestaria 2024, desglosada por región. Solicitó que no solo se presenten porcentajes generales, sino también los presupuestos iniciales asignados a SEREMIs, y cuánto han ejecutado en términos absolutos, para evitar distorsiones en la interpretación de los datos. Explicó que una disminución en el presupuesto asignado podría generar una falsa percepción de eficiencia si un porcentaje bajo de ejecución se transforma en uno alto tras reducir los fondos disponibles.

Además, recordó la complejidad de la discusión presupuestaria de 2024, donde se debatieron los requerimientos de personal en el Ministerio, especialmente en la Subsecretaría. Subrayó que es fundamental priorizar la contratación de profesionales para servicios esenciales como la Dirección General de Aguas, la Dirección de Obras Hidráulicas y la Dirección de Vialidad, particularmente en contextos de reconstrucción. Criticó que, mientras faltan recursos para contratar profesionales necesarios en las regiones, hay margen para contratar asesores y personal como jefes de gabinete y comunicadores.

El **Honorable Diputado señor Henry Leal** expresó su preocupación por la falta de capacidad de gestión en la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) para licitar proyectos de agua potable, lo que ha generado serios atrasos en varias regiones, incluida La Araucanía. Comentó que, debido a esta situación, fue necesario aprobar una ley corta para permitir que las empresas sanitarias continuaran licitando proyectos de Agua Potable Rural (APR) ya que, sin esta medida, los recursos destinados por los Gobiernos Regionales habrían quedado paralizados. En La Araucanía, mencionó que se tenía un presupuesto de 30.000 millones de pesos que no pudo ejecutarse por falta de capacidad técnica.

Destacó que la sanitaria Aguas Araucanía contaba con 70 a 90 personas trabajando en temas de APR, pero que, tras la transferencia de competencias a la DOH, esta entidad contrató sólo 20 personas, lo que ha afectado gravemente la agilidad y rapidez en la gestión de los proyectos. Preguntó cuál será la estrategia del Ministerio a futuro, dado que la ley aprobada para permitir licitaciones tiene una vigencia limitada, y cuestionó si la DOH estará preparada para asumir toda la demanda como ventanilla única del gobierno regional.

Mencionó además que en la DOH de La Araucanía solo un funcionario está encargado de revisar las carpetas de proyectos de vivienda, lo que genera importantes retrasos, con tiempos de respuesta de hasta cinco meses. Expresó que los comités de vivienda se ven gravemente afectados por esta causa.

Luego, cuestionó la negativa de la Dirección de Presupuestos (DIPRES) a contratar más personal para áreas críticas como la DOH y la DGA, a pesar de que el agua potable y la vivienda son prioridades. Comparó la situación con los "sectorialistas" del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, donde también se enfrentan problemas similares por la escasez de personal. Señaló que, aunque las leyes de presupuesto permiten contratar asesores, el personal necesario debe ser asignado en las áreas críticas que gestionan permisos y resoluciones, como la evacuación de aguas lluvias y las resoluciones sanitarias, donde actualmente solo uno o dos funcionarios están abrumados con carpetas.

Finalmente, insistió en que el gobierno debe abordar esta situación de forma urgente, asegurando que no es un problema exclusivo de esta administración, sino una falla estructural de larga data. Subrayó la necesidad de contar con más personal en estas áreas para garantizar una gestión eficiente y ágil, especialmente en sectores prioritarios como agua potable y vivienda, y concluyó que no es aceptable que continúen operando con recursos humanos insuficientes.



La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, aclaró que no habrá una reducción en la dotación de personal de la Dirección General de Aguas (DGA). Explicó que las 36 o 39 plazas mencionadas corresponden a una reorganización presupuestaria para una línea especial denominada "gestión hídrica", por lo que no se trata de una disminución de personal, sino de un traslado de cupos dentro de la misma estructura. Aseguró que los recursos humanos se redistribuyen y pidió tranquilidad al respecto.

Informó que el ministerio contempla un aumento total de 139 plazas para 2025, desglosadas de la siguiente manera: 3 profesionales en arquitectura; 30 plazas en obras hidráulicas; 10 plazas en vialidad; 2 plazas para la administración directa de vialidad; 4 plazas para el programa transbordadores; 2 plazas para la administración directa de aeropuertos; 56 plazas en servicios sanitarios rurales; 10 plazas para la Dirección General de Concesiones; 3 plazas para la Dirección General de Aguas; 8 plazas para la Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Finalmente, reconoció que, desde el cambio en el Código de Aguas en 2018, la DGA ha recibido una gran cantidad de solicitudes de permisos, lo que ha incrementado significativamente la carga de trabajo en esta dirección.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, informó que actualmente la Dirección General de Aguas (DGA) gestiona 20.000 solicitudes relacionadas con diversos procesos, incluyendo derechos de aprovechamiento, regularizaciones, proyectos de modificación de cauce y obras mayores. Explicó que las modificaciones legales de 2018 y 2022 incrementaron las obligaciones de la DGA, específicamente en las áreas de fiscalización y los procesos de inscripción de derechos de agua.

Destacó que uno de los plazos más importantes es el que vence en abril de 2025, que corresponde a la inscripción de los derechos de aprovechamiento que, aunque documentados, no han sido inscritos en el Conservador de Bienes Raíces ni en el registro público de la DGA. Subrayó que la no inscripción de estos derechos conlleva como sanción la caducidad del derecho de aprovechamiento, lo que representa un desafío significativo.

Agregó que otros plazos relevantes incluyen el del artículo segundo transitorio, que establece 2027 como la fecha límite para las solicitudes de regularización. Por otra parte, aclaró que no existe un plazo específico para la presentación de perfeccionamientos de los derechos en la DGA.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó un informe sobre las cifras relativas a los permisos

ingresados a la DGA, y las resoluciones o pronunciamientos que ha tenido, por año, desde el 2020.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, informó que se reunió con los vecinos de Pelluhue y que están al tanto de la situación en la zona. Afirmó que se buscará un equilibrio entre la necesidad de construir una nueva ruta y los intereses de la comunidad.

En cuanto a los APR (Agua Potable Rural), la Ministra destacó que este programa, con más de 60 años de existencia, ha centrado sus esfuerzos en proveer infraestructura hídrica a las zonas rurales del país. Actualmente, el ministerio trabaja con 2.400 comités de agua potable a nivel nacional, y el presupuesto asignado a servicios sanitarios rurales ha ido en aumento. Para 2025, se han destinado 329.000 millones de pesos, los que incluyen tanto nuevos proyectos de infraestructura como la mantención y ampliación de sistemas existentes para atender el crecimiento de las comunidades.

Explicó que la ley N° 20.998 eliminó progresivamente la asistencia técnica brindada por las empresas sanitarias y preveía la incorporación de 350 nuevos profesionales en el ministerio. Sin embargo, reconoció que esta cifra es insuficiente para cubrir las demandas actuales. Para enfrentar este desafío, anunció que están preparando una propuesta para la Dirección de Presupuestos (DIPRES) que contempla la implementación de contratos globales de mantención, similares a los usados en vialidad. Estos contratos permitirán resolver rápidamente problemas técnicos, como fallas en bombas, sin interferir con las labores de desarrollo comunitario y capacitación de operadores y dirigentes. El plan piloto comenzará en cuatro regiones, aunque advirtió que tomará algunos años consolidarlo.

Finalmente, la Ministra se refirió a la ejecución presupuestaria de 2024, lamentando la percepción negativa del Diputado señor Sauerbaum. Indicó que, para el ministerio, ha sido un año de intenso trabajo y se mostró satisfecha con los resultados alcanzados. Informó que al viernes pasado lograron un 60% de ejecución, lo que representa 15 puntos más que el año anterior. Subrayó que el objetivo es distribuir la ejecución de manera uniforme durante el año para evitar la acumulación de gastos hacia fin de año, lo que calificó como una situación problemática para todos los involucrados.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, felicitó al Ministerio de Obras Públicas por el éxito en la ejecución presupuestaria global, reconociendo que, además de gestionar un presupuesto más amplio, lograron superar diversas complejidades. Sin embargo, señaló que persisten preocupaciones específicas respecto al desempeño en tres regiones: Ñuble, Tarapacá y Aysén, donde la ejecución fue catalogada como "un desastre".

Explicó que algunos problemas podrían atribuirse a factores climáticos, especialmente en Aysén, pero cuestionó si en Tarapacá la baja ejecución se debe más bien a problemas de gestión y carteras de arrastre. Mencionó su experiencia previa como SEREMI e Intendente, afirmando que comprende estos temas en profundidad y que es fundamental revisar los casos a nivel regional, ya que un buen desempeño general del Ministerio puede enmascarar falencias en algunas SEREMIs.

Por ello, preguntó de manera directa si se ha logrado recuperar la ejecución en estas tres regiones.

El **Director de Planeamiento, señor Danilo Núñez**, confirmó que Ñuble, Tarapacá y Aysén comenzaron el año con una baja ejecución presupuestaria, siendo las tres regiones con menor desempeño en esta área. Sin embargo, destacó que todas lograron superar el 41% de ejecución, con un promedio cercano al 45%, lo que consideró un avance significativo en comparación con el año anterior.

Explicó que las regiones han ido recuperando su ejecución a lo largo del año, sin que haya habido una reducción en sus presupuestos. Afirmó que el presupuesto vigente se ha mantenido y que, hasta el momento, no se han realizado recortes en estas partidas.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, respondió a las críticas sobre la gestión del ministerio durante las emergencias de junio y agosto de 2023, lamentando la percepción negativa expresada por los diputados. Explicó que, tras esas emergencias, se levantó un programa de reconstrucción con un presupuesto entre 400 y 500 mil millones de pesos, enfocado en obras de reconstrucción que ya se están ejecutando. Afirmó que estas obras, por su naturaleza, requieren tiempo debido a su complejidad y los procesos que implican.

Enseguida destacó particularmente la labor de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) en la protección de riberas, estudios de caudales y la rehabilitación de sistemas de riego, mencionando que estos trabajos han beneficiado especialmente a agricultores de las regiones de Maule, O'Higgins y Ñuble. Expresó que, dado el esfuerzo realizado por el Ministerio, considera injusta las observaciones sobre la respuesta a las emergencias.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, realizó una precisión sobre las limitaciones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) en la intervención de obras de riego dañadas en predios privados. Explicó que, debido a estas restricciones, el ministerio no puede actuar directamente en esos terrenos, lo que ha requerido la intervención de la Comisión Nacional de Riego (CNR), la cual posee mayor flexibilidad para ingresar y ejecutar dichas obras.

Mencionó que, para predios menores, se buscó una solución alternativa a través del Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP), utilizando recursos de esta entidad para completar la recuperación de la red final de canales, tarea que la CNR no podía asumir por completo. Esto permitió abordar aspectos más específicos de las obras de riego que no entraban dentro del ámbito de intervención directa del MOP.

Sin embargo, destacó que la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) sí ejecutó proyectos importantes, como obras de encauzamiento y enrocado. Reconoció que, aunque se hubieran deseado más acciones, estas serán revisadas con mayor detalle en la instancia correspondiente. Concluyó aclarando que no todas las obras de riego pueden ser recuperadas o intervenidas por el MOP debido a estas limitaciones, lo que ha obligado a buscar soluciones complementarias.

A continuación, destacó dos experiencias positivas en el Maule relacionadas con la gestión y coordinación en procesos de reconstrucción y concesiones. Subrayó que, aunque enfrentar estos desafíos siempre es complejo, es valorable que se hayan escuchado las demandas de los vecinos y que varias de las obras solicitadas por ellos se hayan abordado, pese a algunas limitaciones legales o administrativas que impidieron la ejecución de otras.

#### 1. Mesa de trabajo en Maule para la reconstrucción:

Explicó que se conformó una mesa de trabajo que no solo involucró actores técnicos y políticos, sino también a la comunidad, logrando un proceso más participativo. Reconoció que, aunque los ciudadanos son cada vez más exigentes, valoraron el hecho de ser escuchados y que muchas de las propuestas se ejecutaran. Propuso realizar una reunión con la Ministra de Obras Públicas para hacer un chequeo del avance en la reconstrucción, evaluar lo que queda por hacer y cerrar adecuadamente esta etapa, destacando que el balance es positivo.

#### 2. Mesa de trabajo para la concesión de la Ruta Talca-Chillán:

Mencionó una segunda experiencia positiva relacionada con la Ruta Talca-Chillán, donde se instaló una mesa de trabajo integrada por los ministerios de Obras Públicas, con la Dirección de Vialidad; de Vivienda y Urbanismo, y de Transportes y Telecomunicaciones, el consejo regional, municipios, y representantes del sector privado y académico. Resaltó que, aunque muchas veces coordinar diferentes ministerios y actores es difícil, en este caso el proceso ha sido exitoso. Indicó que esta mesa se convirtió en un espacio productivo que ha permitido avanzar y conectar esfuerzos, con el Delegado Regional asumiendo el liderazgo en la coordinación de los servicios involucrados.

Seguidamente, recordó un acuerdo relacionado con proyectos de conectividad urbana y vial vinculados con autopistas. Explicó que, en el marco de la ley de reajuste del sector público, se incorporó una indicación que permite que ciertos proyectos, como la caletera del hospital de Curicó, no tengan que pasar por el filtro del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, y puedan ir directamente a la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Sin embargo, criticó que DIPRES haya devuelto el proyecto aludiendo a problemas con MIDESO, pese a que el objetivo de la indicación era evitar ese obstáculo.

Subrayó la importancia de que DIPRES cumpla los acuerdos establecidos, recordando que el Ejecutivo había concordado con esta glosa y que no se trataba de un capricho parlamentario. Advirtió que los parlamentarios seguirán atentos a que las indicaciones acordadas se cumplan en la práctica, para evitar que el proceso quede atrapado en burocracia innecesaria. Concluyó enfatizando que este tipo de soluciones son fundamentales para agilizar la ejecución de proyectos prioritarios para las regiones.

**El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez,** confirmó que la glosa mencionada ya fue aprobada y que el proyecto de la caletera del hospital de Curicó será parte de la modificación del contrato de concesión que incluirá el sistema de *free flow* en el acceso sur, dado que ambos proyectos están a cargo de la misma concesionaria.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** planteó un problema creciente relacionado con la disponibilidad y manejo de áridos, que está afectando los costos y la ejecución de obras públicas. Explicó que la escasez de áridos está repercutiendo directamente en los costos por kilómetro de las obras, lo que requiere buscar soluciones tanto a corto como a largo plazo.

Propuso explorar una solución estructural basada en concesiones. Mencionó que, dado el impacto económico positivo que generan las actividades en los ríos y cuencas, se podría considerar un sistema similar al de concesiones aplicado en otros sectores, como ocurrió bajo el gobierno del presidente Lagos. La idea consistiría en que las empresas interesadas en extraer y procesar áridos asuman también la gestión y mantención de las cuencas como parte de sus compromisos.

Sugirió que estas empresas podrían recibir autorizaciones para operar en tramos específicos de ríos o cuencas, bajo un plan de manejo e intervención definido por organismos técnicos, como la DGA y la DOH. Como parte de la concesión, las empresas tendrían que realizar trabajos complementarios como encauzamientos y enrocados durante el tiempo de operación, lo que podría abarcar un período de 5 a 10 años.



Reconoció que el manejo de cuencas ya se está licitando de manera global, pero señaló que este enfoque implica un costo significativo para el ministerio. En contraste, su propuesta buscaría transferir parte de esta carga a las empresas interesadas en la explotación de áridos, integrando sus actividades comerciales con la gestión ambiental y la infraestructura pública.

Finalmente, dejó la propuesta como una idea abierta a la evaluación de su viabilidad.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** manifestó su preocupación respecto a la falta de fiscalización en la extracción de áridos, señalando que varias empresas obtienen permisos para extraer cantidades limitadas, como 40.000 metros cúbicos, pero operan día y noche sin control, incumpliendo la normativa para maximizar sus ingresos. Advirtió que este tipo de prácticas afectan los costos de las obras públicas y solicitó que, al otorgar concesiones para estos materiales, se implemente una fiscalización rigurosa para evitar abusos que impactan negativamente a las regiones.

También expresó su descontento por la respuesta recibida en una solicitud de pavimentación en San Fabián, donde, según afirmó, se le dijo al alcalde que no se pavimentarían más caminos en su comuna porque ya se había hecho suficiente en gobiernos anteriores. Criticó que esa respuesta es inaceptable, especialmente porque los proyectos de pavimentación implican un gran esfuerzo de la comunidad. Describió cómo los vecinos se organizan para realizar actividades como mingas y despeje de terrenos, solo para recibir una negativa final, lo que desmotiva el trabajo comunitario. Insistió en que no puede ser una razón válida el argumento de que ya se pavimentó mucho en una zona y pidió un cambio de enfoque, permitiendo avanzar en las comunas que cumplen con los requisitos.

Insistió por su consulta en cuanto al aumento en el subtítulo 29.

El Diputado también abordó la falta de coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transporte. Explicó que, a pesar de que Transporte otorga subsidios para recorridos rurales, las empresas de transporte se niegan a postular y operar porque los caminos están en malas condiciones, lo que provoca daños en sus vehículos. Afirmó que, tras pocas semanas, los recorridos se suspenden porque las máquinas ya no tienen amortiguadores en buen estado. Subrayó la importancia de mejorar la coordinación para destinar recursos a reparar los caminos críticos que permitan la continuidad de los servicios de transporte subsidiado. Como ejemplo de la falta de continuidad en las políticas de Estado, señaló la perforación de pozos profundos. Relató que, en administraciones anteriores, se invirtieron recursos en la construcción de estos pozos, pero al cambiar de gobierno quedaron abandonados, sin darles uso. Consideró absurdo que, en lugar de aprovechar esos pozos ya perforados, se invierta nuevamente en

proyectos similares, desperdiciando recursos. Enfatizó que esta falta de continuidad es un problema que debe ser resuelto para optimizar la inversión pública.

Por último, destacó la necesidad urgente de ampliar la capacidad de los pozos y estanques existentes, en lugar de construir nuevas redes. Explicó que, tras la pandemia, muchas personas se trasladaron a vivir a sectores rurales, generando un aumento en la demanda de agua potable. En muchos casos, las infraestructuras actuales no pueden satisfacer esta demanda, por lo que pidió que el Ministerio de Obras Públicas priorice la ampliación de los estanques para garantizar la factibilidad de agua en las zonas rurales.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, pidió que los directores y directoras nacionales expresen claramente sus necesidades durante la discusión de la ley de presupuestos. En particular, propuso que, como ocurrió en el contexto de la emergencia, se considere una glosa especial para la recuperación o mejoramiento de sistemas de Agua Potable Rural (APR) dañados por las inundaciones, sin que estos proyectos deban pasar por el Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO) para evaluación.

Expresó su desacuerdo con la exigencia de evaluaciones sociales para proyectos de APR, argumentando que un proyecto de agua potable ya ha demostrado su rentabilidad social al implementarse inicialmente. Señaló que no tiene sentido volver a evaluarlo, especialmente en casos de ampliación, ya que, si fue rentable con 20 conexiones, lo será también con 100 o 200. Propuso explorar con DIPRES y el Ejecutivo la posibilidad de establecer criterios más flexibles que permitan la mejora y expansión de sistemas APR sin necesidad de aprobación por parte de MIDESO, siempre que se respeten ciertos límites, como el monto de inversión. Sugirió que DIPRES podría definir los rangos de inversión para aplicar esta flexibilización. A modo de ejemplo, comentó que no sería razonable excluir proyectos de gran magnitud, como aquellos superiores a 5.000 millones de pesos, de la revisión correspondiente, pero sí se podría crear margen para proyectos más pequeños y urgentes, respondiendo así con mayor agilidad.

Finalmente, se dirigió al Director Nacional de Concesiones, haciendo una consulta específica sobre el acceso a Agua Santa, en la Ruta 68. Preguntó si esa ruta se encuentra dentro de la concesión de la Ruta 68, sugiriendo que incluir dicho acceso como parte de la concesión podría ser una solución eficiente, cargando los costos a esta infraestructura que ya tiene una buena rentabilidad.

A la consulta inicial del Honorable Diputado señor Sauerbaum, el **Director de Planeamiento, señor Danilo Núñez**, explicó que el aumento en

el subtítulo 29 se condice con la compra de cinco máquinas perforadoras para sondajes en puentes

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, concluyó que el proyecto de ley de presupuesto 2025 para su ministerio contempla 1.961 iniciativas, distribuidas en las cuatro líneas principales de trabajo: integración y conectividad, seguridad hídrica, desarrollo productivo, social, cultural, científico y deportivo, y seguridad pública, ciudadana y frente a desastres naturales y emergencias.

Aclaró que, debido a la naturaleza de los proyectos del ministerio, muchos de ellos requieren más de un período para completarse, lo que implica que una parte significativa de las iniciativas se consideran "de arrastre", es decir, proyectos que continúan en ejecución desde años anteriores. Esta característica, explicó, refleja la complejidad y los plazos prolongados que suelen tener las obras del Ministerio de Obras Públicas.

- - -

En una sesión posterior expuso el Ministro de Obras Públicas subrogante para dar respuesta a un conjunto de consultas e inquietudes de los miembros de la Subcomisión formuladas en la sesión anterior.

El **Ministro (S) de Obras Públicas, señor José Andrés Herrera**, inició su exposición refiriéndose a las consultas formuladas por integrantes de la Subcomisión en sesiones anteriores. Para ello, se apoyó en una [presentación de diapositivas](#).

Adelantó que se abordaría la ejecución presupuestaria del año 2024 desglosada por regiones, así como la distribución de los proyectos regionales para el año 2025. También se haría una comparación entre los presupuestos de 2023 y 2024, enfocándose en los ajustes y modificaciones realizados a lo largo del año. Mencionó que se presentaría un informe sobre la dotación de personal de la Dirección General de Aguas (DGA) y el estado de la tramitación de expedientes desde 2020, así como la situación administrativa de la región de Ñuble, en respuesta a inquietudes planteadas por el Diputado señor Sauerbaum. Además, informó que se abordaría la coordinación entre la Dirección de Obras Hidráulicas y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en el marco del programa de emergencia habitacional, y se atendería la solicitud sobre la necesidad de priorizar la ampliación de pozos por sobre la construcción de nuevas instalaciones.

Asimismo, comentó que se revisaría la propuesta para crear una Dirección Regional de Obras Portuarias en Maule, debido a la intensa actividad en sus caletas, y que se evaluaría la posibilidad de organizar un evento de cierre en Maule, como parte del seguimiento a los trabajos de reconstrucción. En cuanto a los aeropuertos, destacó que se entregaría un

informe sobre cómo mejorar su operación sin afectar los vuelos, y se presentaría un estado detallado de la Ruta 7 en Aysén, atendiendo un compromiso del Ejecutivo mencionado por el Senador señor Sandoval.

Herrera también abordó la situación en Pelluhue, donde un proyecto vial afecta a 300 viviendas, inicialmente atribuido a la Dirección de Concesiones pero que involucra también a la Dirección de Vialidad. Añadió que se analizaría el incremento de los costos por kilómetro en los proyectos de infraestructura, así como el estado de proyectos específicos con R.S. no licitados, como el de Cunco-Villarrica, mencionado por el Diputado señor Leal. Además, se explicaría el estado de la coordinación con el Ministerio de Transporte para mejorar caminos que afectan el transporte subsidiado y se abordaría la situación del sector de Los Copihues, donde una expropiación vinculada a la Ruta 5 compromete una copa de agua que abastece a 2.000 familias. Finalmente, destacó que se presentaría una minuta sobre los contratos globales de la DOH, como había anticipado la Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López.

En términos de ejecución presupuestaria, presentó la curva de avance del 2024, la cual refleja un progreso significativo respecto al año anterior, alcanzando un 57% de ejecución del presupuesto aprobado y un 60% del presupuesto vigente. Explicó que este avance se debe a decisiones estratégicas lideradas por la Ministra Jessica López, como la fijación de metas claras para las diferentes etapas del año: 41% de ejecución para junio y 55% para septiembre. Añadió que se adelantaron licitaciones en 2023 y se conformaron equipos especializados que se concentran exclusivamente en la ejecución de proyectos. Además, señaló que se implementaron paneles de seguimiento diario que permiten monitorear el avance en tiempo real. Informó que cada martes, a las 8:30, se realiza una reunión de evaluación con los directores y los Seremi para ajustar las estrategias según sea necesario.

Por último, Herrera destacó la importancia de la alianza estratégica con Banco Estado, creada para apoyar a las empresas constructoras que enfrentan dificultades de financiamiento, permitiéndoles participar en licitaciones. Estas medidas, explicó, han generado un desplazamiento positivo en la curva de ejecución presupuestaria, reflejando un avance sostenido en el uso del presupuesto 2024 y mejorando la gestión de los proyectos en curso.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, pidió al Ministro (S) avanzar rápidamente, reconociendo la importancia de la información, pero mencionando que había varios temas pendientes. Señaló que, aunque se entendía claramente la ejecución global del Ministerio de Obras Públicas, la Subcomisión prefería enfocarse en la situación a nivel regional.

El **Ministro (S) de Obras Públicas, señor José Andrés Herrera**, presentó la ejecución presupuestaria regional, separada por macrozonas. Explicó que en la macrozona norte el comportamiento general estaba alineado con el 60% de ejecución del presupuesto vigente, salvo en la región de Tarapacá, donde hubo una baja debido a decisiones internas y externas. Mencionó que una reestructuración del equipo de vialidad afectó la gestión regional, junto con la terminación anticipada del contrato con la empresa San Felipe y la paralización del proyecto Chusmiza-Usmagama.

Indicó que, en Arica, Parinacota y Atacama, la ejecución presupuestaria fue superior al promedio nacional del Ministerio. En la macrozona centro, destacó un comportamiento consistente, subrayando los buenos resultados en Maule y Biobío. En particular, informó que Maule tuvo un aumento del presupuesto de 249.000 millones a 281.000 millones, alcanzando un 64% de ejecución. No obstante, Ñuble presentó una ejecución del 46%, lo que, aunque más bajo, correspondía a un presupuesto mayor comparado con 2023.

En la macrozona sur, señaló que la Araucanía y Los Ríos presentaron baja ejecución. En cuanto a Los Ríos, explicó que la programación de ejecución estaba planificada para el último trimestre de 2024, mientras que en la Araucanía, la identificación de proyectos aún no se completaba y las propuestas económicas, por su alto valor, estaban en proceso de reevaluación. Finalmente, mencionó que Aysén presentaba un 50% de ejecución, afectada por problemas en las licitaciones de la Ruta 7, donde algunas propuestas superaron el 120% del presupuesto proyectado.

El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda preguntó de manera directa cómo se resolvería la baja ejecución presupuestaria en Ñuble, Tarapacá y Aysén, subrayando que uno de los principales indicadores para evaluar la gestión de una autoridad regional es la correcta ejecución de los recursos en beneficio de la comunidad. Señaló que los tres SEREMI de estas regiones no habían logrado cumplir con esa meta.

Mencionó que, en el Maule se alcanzó una ejecución del 64%, pero el SEREMI de esa región fue removido debido a, en teoría, una baja ejecución presupuestaria, por decreto no tramitado por el Ministerio ni por el poder central, pero con avance de obra física. Cuestionó cuál era el criterio para sostener autoridades con niveles de ejecución tan bajos, de 44% o 46%, al mes de octubre.

Finalmente, exigió una explicación al Ministro (S), sugiriendo que el problema no se limitaba a las obras, sino que era estructural y de liderazgo. Preguntó si se trataba de una falta de capacidad de gestión o de voluntad para tomar decisiones, cuestionando por qué se actuó en el Maule pero no en otras regiones.

El **Ministro (S) de Obras Públicas, señor José Andrés Herrera**, explicó que las decisiones de gestión en el Ministerio se basan en múltiples factores, entre los que se encuentra la ejecución presupuestaria, pero también la programación, las relaciones con autoridades locales y comunales, y la coordinación con parlamentarios. Indicó que la ejecución presupuestaria es solo uno de los elementos que se evalúan para determinar el desempeño.

Informó que el SEREMI de Ñuble había presentado su renuncia, lo que demuestra que se estaban tomando decisiones en función del desempeño. Agregó que, en varias regiones, como las mencionadas por el Presidente, la ejecución y reprogramación estaban concentradas para el último trimestre de 2024, lo que influía en las cifras actuales.

En el caso específico de Tarapacá, recordó que también se había producido un cambio de SEREMI y que se enfrentaron dificultades más complejas. Mencionó que, además de la terminación anticipada del contrato con la empresa San Felipe, hubo que reestructurar la unidad de vialidad debido a un problema de probidad en 2023. Finalmente, señaló que la paralización del proyecto Chusmiza-USmagama impactó fuertemente a la región.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** expresó su preocupación sobre la situación en Ñuble, señalando que había advertido al subsecretario con anterioridad sobre la falta de atención del Seremi, quien, según consideró, estaba más enfocado en su candidatura a diputado que en la gestión pública. Afirmó que los resultados negativos de la ejecución presupuestaria eran una muestra clara de esa falta de enfoque y precisó que esta situación no era nueva. Agregó que el Seremi había anunciado su salida recientemente con un "show mediático", anticipando aprobaciones en esta ley de presupuestos que, naturalmente, aún no se concretaban.

El diputado criticó al Ministro (S), acusando que, al no tomar medidas, se convertían en cómplices de estas irregularidades. Agregó que el Seremi también había respaldado la campaña de un candidato a alcalde en Ñiquén mientras ocupaba su cargo, lo que constituía una mala práctica y una posible violación de la legislación por el uso de recursos públicos para actividades políticas. Señaló que el Seremi renunció para postularse como candidato, lo que dejó a la región de Ñuble, la más pobre del país, en una situación crítica.

A pesar de su crítica hacia el Seremi, indicó que lo que realmente le importaba era entender las reducciones en el gasto de capital. Comentó que en el presupuesto de 2024 hubo incrementos en partidas de gasto corriente, pero disminuciones significativas en transferencias de capital y en iniciativas de inversión, mencionando cifras específicas. Preguntó al Ministro



qué proyectos habían sido recortados y en qué partidas se había reflejado la disminución, dado que esta información no aparecía clara los antecedentes con que cuenta.

Finalmente, criticó la falta de transparencia en la gestión del Gobierno en cuanto a los “mil millones de dólares” recortados y otro monto similar extraído del Fondo de Estabilización Económico-Social (FES). Expresó su decepción con la gestión del Ministro de Hacienda en este asunto.

Por otra parte, solicitó información detallada sobre las contrataciones anunciadas, incluyendo a qué regiones irían y cuáles serían las tareas asignadas, pidiendo a los directores de servicios que proporcionaran esa información en sus respectivas exposiciones.

**El Honorable Senador señor Sandoval** manifestó las inquietudes surgidas durante la reunión con la Ministra respecto al Ministerio de Obras Públicas, una Cartera estratégica del Estado por su rol en la reactivación económica mediante la ejecución de recursos significativos. Expresó su preocupación por el crecimiento nulo del presupuesto para 2025 en comparación con 2024 y por la reducción de partidas fundamentales, como vialidad, obras portuarias y aeropuertos, cuestionando los efectos que esto tendría en los objetivos del Ministerio.

Luego, enfatizó los desafíos recurrentes que enfrenta la zona austral, particularmente la región de Aysén, y cuestionó la brecha entre los compromisos presidenciales y las acciones efectivas. Mencionó que el Presidente de la República habría prometido pavimentar 140 kilómetros de carretera en la región, y, sin embargo, actualmente no se ha pavimentado en absoluto. Señaló la frustración al constatar que las licitaciones, como la del puente Chacabuco, habían fracasado por ofertas que duplicaban el presupuesto estimado. Además, comentó que el aeropuerto de la región tampoco logró adjudicación debido a problemas similares con los costos.

Enseguida, preguntó cuál sería la estrategia técnica y financiera del Ministerio para abordar las dificultades descritas, considerando los altos costos y la falta de empresas interesadas en participar en las licitaciones. Resaltó la importancia de conectar la región de Aysén con el resto del país por vía terrestre, evitando la dependencia del tránsito por Argentina, donde los camioneros han enfrentado fiscalizaciones problemáticas.

Asimismo, subrayó el valor estratégico de la comuna de O'Higgins, ubicada en un área de relevancia geopolítica debido a la cercanía con los Campos de Hielo Sur y un límite pendiente con Argentina. En ese orden de ideas, expresó su preocupación por el lento avance de la pavimentación en la Ruta 7, específicamente sobre el camino a O'Higgins.



Concluyó solicitando una respuesta clara sobre la metodología que el Ministerio de Obras Públicas planea adoptar para resolver estos problemas, y conectar eficientemente la zona austral con el resto del país.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** se sumó a las declaraciones del Senador Sandoval, expresando su frustración por la falta de avances en la conectividad en la Patagonia y enfatizando que esta demanda no es nueva, sino una cuestión reiterada año tras año. Subrayó que lo planteado por el senador Sandoval no es solo una cuestión de infraestructura, sino una estrategia geopolítica esencial para el territorio más austral de Chile. Señaló que el Estado sigue en deuda con esta zona, que posee un valor estratégico incomparable, y destacó el rol clave del Ministerio de Obras Públicas en asegurar la conectividad que la región necesita.

Hizo un llamado al Ministro (S) para que, además de dar explicaciones, asumiera un compromiso claro sobre cuándo se cumplirían las promesas realizadas por el gobierno. Finalmente, solicitó más detalles y sinceridad en la información, preguntando cuál era el avance concreto y cuándo se saldaría la deuda histórica que la región de Aysén reclama.

El **Honorable Diputado señor Leal** expresó su preocupación por la baja ejecución presupuestaria en las regiones de Ñuble y la Araucanía, que son las más pobres del país y las que más requieren inversión para dinamizar sus economías. Subrayó que estos números reflejan una situación alarmante, especialmente considerando que estas regiones también disponen de mayores presupuestos, lo que añade complejidad a la ejecución.

Coincidió con el Ministro (S) en que las licitaciones en la Araucanía enfrentan problemas debido a la inseguridad y los altos precios, aunque señaló que los atentados han disminuido en algunas áreas, pero las ofertas siguen muy por encima de los costos estimados. Además, cuestionó si existe alguna especulación por parte de las empresas y preguntó qué medidas proyecta el subsecretario para resolver esta situación.

El Diputado planteó su inquietud sobre si es posible ajustar los costos por kilómetro o si esto está restringido por la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Señaló que, en algunos casos, las ofertas exceden el costo por kilómetro permitido hasta en un 50% o 60%, lo que obliga a relanzar licitaciones y retrasa la ejecución de obras, haciendo que el año presupuestario se pierda.

También manifestó su preocupación sobre proyectos que estaban en la etapa de Recomendación Favorable (R.S.) el año anterior y que, aunque habían sido incluidos en la ley pasada, ya no aparecen en la nueva ley de presupuestos, lo que genera incertidumbre. Mencionó específicamente dos proyectos: el Puente Pocoyán, que conecta las comunas de Toltén y

Teodoro Schmidt, y que cuenta con estudios y propiedades adquiridas, y el Bypass de Carahue, cuyo diseño ha avanzado durante varios años pero que tampoco aparece como proyecto en ejecución o arrastre en la nueva ley. Finalmente, pidió explicaciones al respecto para comprender la situación de estos proyectos fundamentales para la región.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, agradeció al diputado Leal por su intervención y destacó que hay dos temas clave que deben abordarse con claridad. El primero es la situación de la Ruta 7, que consideró un asunto de relevancia geopolítica nacional. Solicitó al Ministro (S) o al Director Nacional de Vialidad una respuesta definitiva. Propuso, además, suscribir un acuerdo para discutir estas respuestas junto con las autoridades competentes, como el Subsecretario, la Ministra, el Director General de Obras Públicas y el Director Nacional de Vialidad, en terreno. Sugirió que, si es necesario, la Subcomisión podría sesionar en esa región, directamente con la comunidad, para determinar la solución concreta respecto a la Ruta 7. Señaló que, tras dos años de explicaciones sin resultados, ya no es posible ofrecer más excusas a la comunidad, y recalcó que ahora corresponde a las autoridades ejecutivas dar una respuesta definitiva.

Luego, consideró que la problemática de los sobreprecios en las obras es transversal, y requiere atención urgente.

**El Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó información sobre los acuerdos y convenios que se establecerán con los Gobiernos Regionales. Propuso como ejemplo los relativos a funcionamiento, mantención y reparación de sistemas de agua potable y sistemas sanitarios rurales, operación de alcantarillado, o iniciativas de construcción, habilitación, conservación y mejoramiento de caminos comunitarios.

**El Ministro (S) de Obras Públicas, señor José Andrés Herrera**, solicitó que el Director Nacional de Vialidad pudiera intervenir específicamente respecto a las consultas sobre la Ruta 7.

**El Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer** dio cuenta del avance del proyecto de mejoramiento de la Ruta 7. Para ello, exhibió algunos gráficos a los miembros de la Subcomisión, que están contenidos en la [presentación](#) de su Dirección.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, estimó que la presentación fue clara y explicativa, sin embargo, consideró que las expectativas de adjudicación eran limitadas. Manifestó su confianza en el entusiasmo del Director Nacional de Vialidad, pero señaló que no era posible garantizar la adjudicación de los 49 kilómetros en un corto plazo.

Valoró la explicación técnica, destacando la importancia de replicar este tipo de información en la región afectada. Comentó que la falta de información genera dudas, reclamos y frustración en la ciudadanía, por lo que entregar datos claros y realistas podría ayudar a comprender los esfuerzos que se están realizando.

Además, expresó la disposición de la Subcomisión para abordar este tema a través de las glosas presupuestarias, cuestión que implicaría a la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Concluyó señalando que se necesitaba una solución sostenible, ya que la situación de proyectos en las zonas extremas, donde los costos son significativamente más altos, era una problemática estructural que requería un modelo de evaluación adecuado.

El **Honorable Senador señor Sandoval** valoró profundamente la voluntad y disposición de la Quinta Subcomisión para abordar la problemática de la Ruta 7 desde una perspectiva nacional, más allá de un enfoque local o regional. Señaló que conectar el territorio es una premisa fundamental que pocos países en el mundo desatenderían y destacó la importancia de mantener esa visión estratégica.

Mencionó a Antonio Horvath, quien en su momento fue director de Vialidad y SEREMI de Obras Públicas, destacando su rol histórico en la lucha por la Ruta 7, una labor de la que es continuador, y que probablemente otros asumirán en el futuro. Comentó que, lamentablemente, aunque cambien los actores y pasen los años, los problemas persisten con igual intensidad.

Propuso que se explore la incorporación de este proyecto como una responsabilidad estatal, utilizando los mecanismos y recursos necesarios para asegurar su desarrollo, ya sea en la tramitación del presupuesto o mediante protocolos complementarios. Recalcó la necesidad de dar énfasis a esta obra emblemática para Chile, comparándola con otros proyectos como la concesión de la Ruta 68, el tren a Valparaíso o el puente sobre el canal de Chacao.

Concluyó afirmando que unir la zona austral, más que una cuestión técnica, es un objetivo estratégico para el país. Subrayó que, al igual que la construcción del puente en Chiloé unirá a la isla con el continente, el desarrollo de la Ruta 7 permitirá conectar una región completa y mejorar la conectividad bimodal con Magallanes, lo que debería considerarse una prioridad de Estado.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, reiteró el compromiso de la subcomisión con el proyecto de la Ruta 7, destacando su importancia como iniciativa de conectividad nacional, especialmente para la integración de la Patagonia. Solicitó al Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentar alternativas de solución, ya

sea mediante glosas o a través de otros mecanismos, para abordar los sobreprecios que afectan las obras, en particular en las zonas australes.

Luego hizo presente la necesidad de considerar otras variables, como las dificultades en las zonas de conflicto, que podrían requerir tratamientos específicos en las licitaciones. Además, expresó la expectativa de recibir una propuesta sobre este asunto en el contexto de la discusión de la Ley de Presupuestos. Además, señaló que hay acuerdo en realizar durante el mes de noviembre una presentación similar a la expuesta en la subcomisión, pero en el territorio de la región de Aysén, con la participación del MOP, autoridades regionales y parlamentarios de la zona.

- - -

**Seguidamente, la Subcomisión se abocó al estudio pormenorizado del presupuesto presentado para el Ministerio de Obras Públicas, para el año 2025.**

- - -

### **Capítulo 01 Secretaría y Administración General**

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

### **Programa 01 Secretaría y Administración General**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 34.134.785, lo que implica una variación total de 4,3% respecto del presupuesto del año en curso.

El [Ministro \(S\) de Obras Públicas, señor José Andrés Herrera](#), explicó las funciones de la Secretaría del ministerio, las cuales están definidas por el decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997. Destacó que la Secretaría actúa como un respaldo administrativo, permitiendo que las SEREMIS puedan operar eficientemente. Entre sus funciones se encuentran, por ejemplo, la renovación de la flota de automóviles, la gestión del bienestar del personal y la administración de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs).

Mencionó que, durante el año, enfrentaron problemas significativos relacionados con las TICs, en particular el fallo de un sistema de almacenamiento. Sin embargo, gracias al proceso de modernización y actualización tecnológica en curso, lograron evitar un apagón informático que pudo haber afectado al Ministerio.

En términos presupuestarios, aclaró que la Secretaría no realiza inversiones bajo el subtítulo 31, lo que implica que su gestión no está orientada a inversiones de capital. En definitiva, explicó que la Secretaría representa aproximadamente el 0,6% del presupuesto total del ministerio y que, para 2024, su presupuesto aumentó de 32.000 millones de pesos a 34.000 millones, lo que corresponde a un incremento del 4,3%.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, instó al Ministro (S) a tomar con responsabilidad el rol de los SEREMIs. Señaló que las regiones de Tarapacá, Aysén y Ñuble tienen una muy baja ejecución presupuestaria, cuestión que se remite a la responsabilidad política y administrativa de la autoridad de las direcciones regionales. Consideró que, si la misma situación se repite en el próximo ejercicio presupuestario, el problema no radicaría en las autoridades regionales, sino en las superiores.

**- Sometido a votación el Capítulo 01, Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

## **Capítulo 02 Dirección General de Obras Públicas**

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



## **Programa 02 Dirección de Arquitectura**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 73.913.994, lo que implica una variación total de 17,3%, respecto del presupuesto del año en curso.

La [Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr](#), comenzó explicando que su presupuesto ha crecido significativamente, especialmente en las iniciativas de inversión. Este aumento permite asumir varios desafíos, incluyendo la recuperación de instalaciones ministeriales que han sido dañadas en diferentes regiones, así como la mejora de las condiciones para los funcionarios del ministerio.

Destacó que gran parte de las obras están vinculadas al sector cultural, un área que consideran prioritaria por su valor patrimonial. Subrayó la relevancia de los inventarios patrimoniales como herramientas clave para desarrollar futuras inversiones. Entre los proyectos emblemáticos mencionó la conservación de ascensores, mejoras en el Congreso y, especialmente, el reinicio de la segunda etapa del Centro Cultural Gabriela Mistral. También destacó proyectos vinculados a sitios de memoria.

En cuanto al espacio público, informó que han lanzado iniciativas relevantes, como la intervención de Plaza Baquedano, que se integrará al proyecto del eje Alameda y funcionará como un punto intermodal clave. A nivel regional, mencionó la construcción de una pasarela en Monkul, cuyo presupuesto ha crecido, y la colaboración en proyectos educativos, como la Escuela Rural G-512 de Mollulco, que espera la toma de razón de su contrato. También destacó la recuperación de fachadas en escuelas en la región de Coquimbo.

Adicionalmente, mencionó su apoyo a otros entes públicos en proyectos de infraestructura. Entre ellos, destacó el compromiso con los complejos fronterizos de Colchane y Quillagua. Subrayó que su cartera abarca proyectos de seguridad, espacio público, edificios institucionales del MOP y proyectos culturales, demostrando así la diversidad de las áreas en las que colaboran.

Finalmente, destacó la distribución regional de los fondos sectoriales y aclaró que, aunque solo el 15% de la ejecución presupuestaria corresponde a fondos sectoriales, el 85% corresponde a fondos extrasectoriales, lo que se traduce en una colaboración estrecha con gobiernos regionales y otras instituciones públicas como unidad ejecutora del Estado.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, planteó una consulta a la Directora de Arquitectura.



Explicó que ha impulsado activamente un proyecto en Talca, organizando reuniones con la Dirección de Arquitectura, la municipalidad y el gobierno regional, e incluso gestionando encuentros para avanzar en la iniciativa. Sin embargo, lamentó que, pese a estos esfuerzos, el proyecto aún no cuenta con identificación formal.

Mencionó que se ha reunido con el director regional de arquitectura, quien le informó que no ha habido avances desde la municipalidad ni desde el gobierno regional. En este contexto, insistió en la necesidad de que la Dirección de Arquitectura asuma un rol más proactivo, liderando el proceso para que el proyecto no quede estancado.

Recordó que este proyecto está relacionado con terrenos de Ferrocarriles del Estado (EFE) y que fue un compromiso establecido por un intendente anterior.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, respondió, asegurando su compromiso con la iniciativa mencionada. Expresó que tienen un particular interés en apoyar tanto a empresas públicas como a diferentes servicios en la realización de proyectos que generen valor, como en el caso planteado. Señaló que ya están impulsando iniciativas similares en otras regiones, reafirmando que asumirá la responsabilidad de trabajar en el proyecto propuesto.

El **Honorable Senador señor Sandoval** destacó la disparidad entre los recursos gestionados directamente por la Dirección de Arquitectura y aquellos provenientes de fuentes externas. Mencionó ejemplos concretos, como los 304 millones de pesos destinados a estudios de diagnóstico de patrimonio cultural y conservación en la región de Los Lagos, en comparación con los 27 mil millones provenientes de fuentes externas. De manera similar, se refirió a la región de Aysén, donde 95 millones se asignaron a la restauración del paso San Carlos en el Río Baker, mientras que existen casi 34 mil millones en financiamiento externo.

Señaló que sería conveniente contar con un listado detallado de los proyectos por región, indicando la fuente de financiamiento correspondiente para cada uno.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, respaldó la solicitud del Senador Sandoval respecto al envío de un listado detallado de los proyectos por región y sus respectivas fuentes de financiamiento antes de la sesión de la Comisión Especial Mixta. Destacó que el apalancamiento de recursos es una excelente noticia y sugirió que la Dirección de Arquitectura podría visibilizar esta información junto al presupuesto propio, mostrando todo lo que se está gestionando en conjunto con gobiernos regionales y otras instituciones. Esta información sería una herramienta poderosa para demostrar el impacto positivo de los



proyectos más allá de quién los financie directamente, sea el Ministerio de Obras Públicas u otra entidad.

Finalmente, hizo una recomendación sobre la infraestructura municipal, subrayando que existe un retraso significativo en este ámbito, lo que ha llevado a que muchas municipalidades tengan sus departamentos dispersos por las ciudades, cuestión que beneficia a los propietarios que arriendan oficinas, pero genera dificultades operativas para los municipios. Propuso que se inicien conversaciones con los gobiernos regionales para desarrollar diseños de edificios consistoriales donde más se necesiten, lo que sería una excelente iniciativa para mejorar la gestión municipal y la calidad de los servicios públicos.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó sobre los fondos destinados a la conservación del Palacio de La Moneda, preguntando específicamente si el monto asignado era de 2.000 millones de pesos y qué tipo de trabajos se llevarían a cabo en ese emblemático edificio.

El **Honorable Senador señor Sandoval** destacó que la remodelación del memorial de los detenidos desaparecidos tiene un costo similar al del Palacio de La Moneda, alcanzando los 2.084 millones de pesos. Además, consultó específicamente sobre el financiamiento de las obras en el edificio del ex Congreso, que tienen un presupuesto de 625 millones de pesos, en particular sobre la procedencia de estos fondos y su financiamiento.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, confirmó que se enviará el listado solicitado con las fuentes de financiamiento de los proyectos que manejan, incluyendo los recursos extrasectoriales provenientes de gobiernos regionales y otros sectores como salud e interior.

Mencionó que la Dirección está comprometida con el desarrollo de edificios consistoriales en colaboración con los gobiernos regionales y la Subdere, destacando logros recientes, como en Tierra Amarilla, donde recibieron certificaciones CES y reconocimientos de la Cámara Chilena de la Construcción por su calidad arquitectónica.

Sobre el Palacio de La Moneda, explicó que están implementando un plan plurianual de conservación, en línea con las recomendaciones del Consejo de Monumentos, para evitar intervenciones reactivas. Este plan se enfoca principalmente en la modernización de sistemas eléctricos, debido a su obsolescencia y riesgo de incendio, junto con la conservación de otras instalaciones clave.

En relación al memorial de los detenidos desaparecidos, señaló que la intervención también incluye una evaluación para determinar si se requieren refuerzos estructurales, lo que justifica el monto asignado. La

financiación de este proyecto proviene de Cultura. Asimismo, informó que los 625 millones destinados a las obras en el ex Congreso Nacional son igualmente aportes de Cultura.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó su preocupación respecto a la falta de código BIP en dos de los proyectos discutidos, señalando que esto genera dudas sobre su estado de avance y planificación. En particular, hizo mención al proyecto Vicuña Mackenna 20, destacando que es el más costoso entre los proyectos en consideración. Manifestó su inquietud sobre por qué un proyecto tan significativo se encuentra listado sin tener aún el código BIP, que es fundamental para su formalización y seguimiento en el Sistema Nacional de Inversiones.

En definitiva, cuestionó que estos proyectos han recibido asignaciones de recursos, en circunstancias de que aún carecen de dicho código. Sostuvo que, dado que están incluidos en la carta de la Dirección de Arquitectura, se supone que cuentan con un financiamiento definido. Sin embargo, su situación actual —sin el código BIP necesario— genera incertidumbre sobre la claridad del proceso de asignación y la certeza en la ejecución.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, explicó que la ausencia del código BIP en algunos proyectos, como Vicuña Mackenna 20, se debe a que ya se ha iniciado con diagnósticos previos. Estos diagnósticos permiten identificar la urgencia y necesidad de intervención, considerando tanto el valor patrimonial de los proyectos como los posibles riesgos estructurales. Por esta razón, se han comprometido recursos de manera anticipada, dado que las intervenciones son prioritarias y se espera ejecutarlas en el corto plazo. La directora subrayó que estas iniciativas ya están en coordinación con los equipos internos, lo que permite avanzar en la evaluación y planificación de los trabajos, asegurando que las intervenciones se concreten rápidamente según la necesidad detectada.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consideró que el proyecto Vicuña Mackenna 20 tiene una cuantía importante. Consultó si este proyecto no requiere RS, y cuál es el avance de su ruta crítica.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, respondió que ya se está trabajando en ese proyecto, enfocándose en una de las partes del edificio que aún requiere desarrollo. Informó que los proyectos ya están elaborados y que la intención es postular formalmente la iniciativa y dejarla solicitada antes de que finalice el año.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, señaló que, sin embargo, no está ingresado como ficha, ni tiene RS.

El **Honorable Senador Sandoval** expresó su preocupación. Consideró que estos dos proyectos importantes del MOP, con un costo total de 10.000 millones de pesos, representativos del 40% de los fondos de la Dirección, no tienen aún un código BIP asignado, algo que consideró esencial y sencillo de tramitar. Señaló que el código es un paso fundamental para iniciar la tramitación técnica, y que la falta de este código genera sensaciones innecesarias, especialmente dada la relevancia y sensibilidad de los proyectos.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, el Honorable Diputado Sepúlveda**, aclaró que no tenía objeciones respecto al propósito de los proyectos, sin embargo, recalcó la importancia de cumplir con todos los procesos formales. Subrayó que ambos proyectos carecían de código BIP y cuestionó la apuesta de avanzar en la aprobación del presupuesto sin este requisito mínimo. Consultó la procedencia de los 10.000 millones de pesos asignados.

La **Directora de Arquitectura, Loreto Wahr**, respondió que el registro del código BIP estaba programado para el último trimestre, asegurando que todos los trámites necesarios se llevarían a cabo conforme al ciclo de inversión. Además, explicó que los recursos para los proyectos provenían de transferencias del Ministerio de Cultura. Aceptó las observaciones planteadas sobre la gestión de la inversión.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado Sepúlveda**, propuso dejar el tema pendiente, señalando que la situación le parecía inaceptable y muy inusual. Afirmó que, en esas condiciones, la Subcomisión Mixta no aprobaría la iniciativa, y probablemente la Comisión Especial Mixta de Presupuestos tampoco lo haría. Planteó que no se podían presentar iniciativas de inversión sin al menos contar con un Código BIP, admitiendo que podría entender la falta de información (FI) en revisión, pero no la ausencia de la ficha básica. Advirtió que, si no se cumplía con lo mínimo, rechazaría la propuesta.

El **Honorable Senador señor Sandoval** expresó que, si los proyectos provienen de fondos de Cultura o de transferencias, deberían estar en la proyección de cartera extrasectorial correspondiente y no en la lista de proyectos de arquitectura. Consideró necesario aclarar esta situación, señalando que, entre todos los proyectos revisados, estos dos eran los únicos que carecían de algo tan fundamental en el proceso de inversión pública: la ficha de identificación presupuestaria.

---

En sesión posterior convocada para dirimir los temas pendientes, **la Directora de Arquitectura**, expresó que se remitieron las respuestas

relativas a un conjunto de consultas asociadas a conservaciones como el de La Moneda, del Congreso Nacional y otros de carácter consistorial. Uno de los temas abordados es el del memorial en el Cementerio General, que corresponde a la conservación del memorial de los detenidos desaparecidos.

En relación a él manifestó que ya se asignó la identificación del BIP y se subieron los antecedentes al Ministerio de Desarrollo Social y Familia a la espera de la admisibilidad. Ante la consulta señaló que el código corresponde al 40068114.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** preguntó por el monto proyectado de inversión.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, expresó que se ajustó la cifra a \$ 1.000 millones. Y explicó que es muy razonable porque es un proyecto que recién se está creando la ficha y no es un tema rápido de resolver. Agregó enseguida que han trabajado bastante bien el tema de las conservaciones con el Ministerio de Desarrollo Social y esperan poder licitar dentro de este año.

Puntualizó luego que las conservaciones tienen un proceso distinto, se suben a la plataforma del Ministerio de Desarrollo Social y ellos entregan una admisibilidad; en el fondo nosotros garantizamos que la obra representa de un orden no superior al 30% y que no hay una afectación en la estructura.

Luego en relación al otro proyecto se está trabajando con el Ministerio de Cultura en la misma línea, de poder contar con ese código BIP y generar los recursos.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** preguntó si eso significa que no lo estarían colocando en la cartera de proyecto.

La **Directora de Arquitectura** indicó que dependerá del proceso con el Ministerio de Cultura que es el mandata este proyecto. Eso debe estar dentro de la planificación y en caso de no lograr avanzar entonces el mandante debe reasignar los recursos. Añadió que por eso se dieron plazo a fin de año para ver cómo se encamina el código y la ficha.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** hizo hincapié que no pueden soslayar al aprobar una ley de presupuestos con esta falencia. No parece algo atendible. Más allá de la buena voluntad puso de relieve que si se ocupa ese criterio se podría emplear ese criterio prácticamente en todo.

La **Directora de Arquitectura, señora Loreto Wahr**, expresó que esto es un nuevo mecanismo que se está implementando, y con el Ministerio de Cultura hoy día nos está haciendo transferencias de capital; no era una práctica usual, más bien trabajábamos con cartera mandatada.

El **Honorable Senador señor Sandoval** manifestó que, viendo el presupuesto de la Dirección de Arquitectura, en las transferencias de capital, este ingreso contemplado de la Subsecretaría de las Culturas y las Artes, contempla 13.833.611 millones de pesos, y señaló que este fondo de cultura es uno de los que más le ha sorprendido por su incremento. Indicó que cerca 12.000 millones de pesos están orientados a estos tres centros de memoria. Consultó si ese es el sentido fundamental del traspaso de Cultura.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** reiteró que por responsabilidad en el trámite legislativo no es razonable aprobar un proyecto sin su respectivo código.

El **Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez** precisó que en este caso está operando como una institución mandatada y los recursos son del Ministerio de las Culturas. Ellos priorizaron esta cartera y como ejecutor están mandatando a la Dirección de Arquitectura, que va a operar como unidad técnica. El que paga los recursos siempre después de la recomendación técnica sigue siendo cultura.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** consultó a DIPRES si asume que este proyecto va sin fichas, se va a trabajar durante el año. ¿Esa será la actitud que se tendrá con todos los proyectos en el futuro?

El **Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez** expresó que no, efectivamente este es un caso especial. Esta es una iniciativa que se incorporó en algún momento durante la formulación del presupuesto.

La **Directora de Arquitectura**, insistió que como se ha explicado, tiene que contar con la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social para poder hacer esas inversiones. En términos presupuestarios la Dirección ha quedado reducido solamente para las conservaciones y las obras que realiza el MOP por iniciativa propia, para la Dirección de Vialidad, para las Seremías regionales, mientras que proyectos que tienen un interés o un mandante o una vocación más bien cultural o de otro sector, esos recursos quedan en el sector.

El **Honorable Senador señor Sandoval** solicitó respecto de los 14.000 millones de pesos que provienen del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, si es posible contar con un listado de los proyectos que están

contemplados en esos fondos, porque tenemos que traspasárselo a los que están viendo en la partida de Cultura, dado que se generó una discusión por el incremento que tiene ese sector.

La **Directora de Arquitectura**, se comprometió enviar el listado de los proyectos con la respectivas identificaciones.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** adelantó que dada esta situación de falta de la ficha no puede aprobar esta Dirección; porque podrían faltar otros antecedentes, pero este requisito es el mínimo exigible. Luego propuso a los restantes miembros dejar pendiente este apartado para conocimiento de la Comisión especial Mixta de Presupuestos.

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

---

### **Programa 03 Dirección de Obras Hidráulicas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 341.672.252, lo que implica una variación total de 2,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

**La Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, presentó el presupuesto de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) para el año 2025. Para ello, se apoyó en la presentación de diapositivas PowerPoint (Programas [03](#), [12](#) y [23](#)), explicando en detalle cómo se han distribuido los recursos para enfrentar los desafíos en infraestructura hídrica, obras de riego, servicios sanitarios rurales y respuesta a emergencias. El presupuesto total solicitado asciende a 329.000 millones de pesos, lo que representa un aumento del 2,7% respecto al año anterior. Este incremento está orientado a fortalecer tanto la infraestructura como los sistemas de gestión en diversas áreas críticas para el desarrollo del país.

Uno de los cambios más relevantes radica en el incremento del gasto en personal, con la incorporación de 30 nuevos funcionarios en la DOH y 56 adicionales para los Servicios Sanitarios Rurales, como parte de un plan trienal acordado con la Dirección de Presupuestos (DIPRES). La Directora destacó que la necesidad de ampliar la dotación responde al aumento en las tareas de supervisión y gestión, especialmente en las áreas rurales, donde se han priorizado proyectos de agua potable y saneamiento.

El subtítulo 22, correspondiente a bienes y servicios de consumo, mostró un aumento del 380,4%, explicado principalmente por la inclusión de compromisos ambientales derivados de las Resoluciones de Calificación Ambiental (RCA), que anteriormente se contabilizaban en el subtítulo 31. Estos compromisos a menudo se extienden por varios años después de la finalización de las obras. Además, la Directora señaló que el subtítulo 24, destinado a transferencias corrientes, duplicó su presupuesto respecto al año anterior, alcanzando más de 800 millones de pesos. Esta partida es fundamental para apoyar la administración directa en situaciones de emergencia, permitiendo respuestas rápidas en labores de encauzamiento y mitigación de daños.

La directora también mencionó la importancia del programa de conservación, que abarca desde la gestión de cauces y control de aluviones hasta el mantenimiento de obras de riego y drenaje urbano. Destacó que un 70% de la cartera de proyectos para 2025 se enfoca en estas tareas, buscando proteger tanto la infraestructura pública como privada. En línea con la estrategia de diversificación hídrica, la DOH avanza con los estudios de ubicación para la instalación de una planta desaladora de emergencia en la provincia de Limarí, como parte de un esfuerzo por mejorar la disponibilidad de agua en zonas críticas.

Entre las obras más destacadas para 2025 se encuentran el inicio de la construcción del Embalse Zapallar en la región de Ñuble, con la colocación de la primera piedra prevista para diciembre del próximo año, y la continuidad de la cuarta etapa del Parque Víctor Jara. Asimismo, avanzan los trabajos en el sistema de agua lluvia del canal Santa Marta, donde el túnel Liner ya muestra avances significativos. Mencionó otros proyectos importantes, dentro de una cartera que comprende más de 500 proyectos en todo el país.

Enfatizó que el programa de infraestructura para el buen vivir sigue siendo una prioridad del Ministerio, con foco en los servicios sanitarios rurales en las regiones de Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Explicó que estos proyectos buscan mejorar el acceso al agua potable en comunidades rurales y contribuir al desarrollo social de estas áreas, en colaboración con organizaciones locales y otros entes del Estado.

Luego, señaló que, aunque en la partida de administración de infraestructura se muestra una disminución del 3,7%, esto se debe a que los compromisos ambientales, anteriormente incluidos en esta partida, ahora se contabilizan bajo el subtítulo 22 de la Dirección de Obras Hidráulicas, lo que implica un aumento de más de 5.000 millones de pesos. Además, subrayó que esta partida ha incorporado nuevas obras, como el parque inundable Víctor Jara, el sistema de telecontrol del parque La Familia y las plantas elevadoras de Juan Pablo II y Denavi Sur, esenciales para el drenaje de

aguas lluvias. Comentó que el mantenimiento de estas obras estará a cargo de la Dirección de Obras Hidráulicas.

También destacó la importancia del programa 12, que se enfoca en los servicios sanitarios rurales. Explicó que estos servicios están gestionados por comités y cooperativas, y la Dirección de Obras Hidráulicas les brinda construcción de obras, su mejoramiento y mantención, asistencia técnica, y apoyo en áreas como contabilidad y gestión legal. El presupuesto de esta área mostró una variación del 0,8%, con un incremento del 7,1% en personal, que corresponde a la incorporación de 56 nuevos profesionales, entre los que se incluyen 22 conductores y 34 inspectores fiscales. Estos refuerzos son parte de un plan trienal para optimizar los servicios sanitarios rurales y mejorar su operatividad.

En cuanto al subtítulo 22, la Directora mencionó un aumento significativo del 46,9%, destinado a transporte y desarrollo de sistemas de información. Además, se destacó la inclusión de servicios de transporte para emergencias, que están en fase piloto, con el objetivo de agilizar la respuesta ante eventos críticos. Explicó que también se están realizando estudios en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para mejorar la operación de los servicios rurales y facilitar la gestión de proyectos.

A continuación, subrayó la relevancia de trabajar con convenios estratégicos, como aquellos establecidos con universidades y la Corporación Andina de Fomento (CAF), que buscan acelerar los diseños y procesos de licitación. Asimismo, adelantó que pronto se dará a conocer un convenio con INDAP para llevar agua potable a áreas rurales dispersas mediante la utilización de fuentes de riego. Esto permitirá capacitar a los habitantes en la potabilización del agua y garantizar su acceso a este recurso esencial.

La directora mencionó la implementación de los consejos consultivos, que funcionan desde mayo de 2024, y la creación de un registro de operadores de servicios sanitarios rurales. Informó que, a septiembre de 2024, se habían inscrito 1.383 organizaciones, con la meta de alcanzar las 2.000 para fin de año. Además, destacó que se han realizado más de 4.230 visitas de asesoría técnica, esperando llegar a 6.000 al cierre del año, lo que refleja el compromiso con el fortalecimiento de la gestión rural.

Finalmente, sintetizó que el presupuesto para 2025 incluye 53.000 millones de pesos para nuevas instalaciones, 223.000 millones para mejoramientos y ampliaciones, 29.000 millones para conservación, y 22.000 millones destinados a estudios básicos y de prefactibilidad. Enfatizó que la distribución por región puede sufrir ajustes según las necesidades y las condiciones de cada territorio. Subrayó que las iniciativas de inversión buscan reducir las brechas en el acceso al agua y apoyar la gestión de los prestadores rurales.



El **Honorable Senador Sandoval** expresó su preocupación por la situación del saneamiento en las comunidades rurales del litoral de la región de Aysén, señalando que los sistemas actualmente en funcionamiento no cumplen con los estándares adecuados. Mencionó que, por ejemplo, en Melinka, el agua que se suministra es turbia y no apta para el consumo, lo que refleja una deficiencia generalizada en toda la zona costera.

En el mismo sentido, destacó el caso de localidades como isla Las Huichas, Puerto Aguirre, Caleta Andrade y Estero Copa, donde es necesario suministrar agua mediante camiones aljibes que deben transportarse desde el continente, lo que implica un gran esfuerzo logístico y económico. A su juicio, estas áreas representan un territorio de gran relevancia económica y productiva, por lo que urge mejorar el saneamiento y garantizar un suministro de agua eficiente y de calidad. Pidió detalles sobre el estado de avance de los proyectos en esta área.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, realizó varias consultas puntuales respecto a la gestión de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) y los servicios sanitarios rurales. Inició aclarando la importancia de la glosa que permite realizar conservaciones de los sistemas de Agua Potable Rural (APR) sin necesidad de aprobación de medios, lo que consideró positivo. No obstante, planteó una duda sobre si las ampliaciones de las redes también pueden hacerse bajo este mismo criterio, ya que estas implican extender la cobertura más allá de las mejoras o mantenimientos habituales.

Luego, abordó la distribución regional de los 30 nuevos funcionarios asignados a la DOH y los 56 destinados a los servicios sanitarios rurales, señalando la preocupación sobre la falta de personal en la región del Maule durante la emergencia reciente. Subrayó que la carga de trabajo en esta zona aumentó significativamente y que no contar con personal adicional afectó la capacidad de respuesta, insistiendo en que esta situación no puede repetirse. Consultó por cómo, específicamente, se distribuirán estos nuevos recursos humanos entre las distintas regiones.

También hizo hincapié en la demora que existe en la tramitación de los proyectos que requieren autorización de la DOH, especialmente aquellos vinculados a desarrollos habitacionales. Preguntó asimismo por el estado de los proyectos de enrocado y encauzamiento en la cuenca del Mataquito,

Por último, planteó una consulta sobre el alcantarillado de Corralones. Mencionó que este proyecto no se había concretado porque, en su momento, la gestión del alcantarillado no había sido entregada a la DOH, quedando bajo la responsabilidad de otros entes mediante acciones concurrentes, generalmente ejecutadas por la Subsecretaría de Desarrollo Regional (Subdere) y los gobiernos regionales. Preguntó si este proyecto se



encuentra ahora bajo la gestión de la DOH o sigue fuera de su jurisdicción, buscando claridad sobre su estado actual.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** expresó varias preocupaciones y consultas específicas en relación con proyectos de infraestructura hidráulica y su impacto en la región de Ñuble. Comenzó refiriéndose a los daños sufridos por el sector productivo y turístico durante las inundaciones del año pasado, destacando la falta inicial de apoyo del Ministerio de Obras Públicas y la Comisión Nacional de Riego para recuperar las obras de riego. Si bien algunas de estas obras se están mejorando actualmente, mencionó que muchas personas cuyas actividades económicas dependían de la ribera de los ríos, como los propietarios de campings, quedaron sin solución. A pesar de que se comprendió que la prioridad inicial se centrara en la seguridad de las personas y en la protección de zonas críticas mediante enrocados, señaló que hay sectores, como la comuna de Pinto a lo largo del río Chillán, que dependen del turismo y aún no han recibido la ayuda necesaria. Por ello, solicitó que se evalúe la inclusión de estas iniciativas en el ítem de conservación global preventiva de causas naturales para Ñuble, con el fin de restaurar parte de las riberas afectadas.

También se refirió a cambios de criterio en proyectos previos que han generado frustración en las comunidades. Mencionó tres proyectos de perforación en la comuna de Bulnes —Caracol Palpal, Tres Marías y El Naranja— donde, tras la perforación inicial de pozos para torres de acceso al agua, no se completó la construcción de las infraestructuras necesarias, a pesar de haber obtenido agua de buena calidad y existir demanda poblacional. Criticó la discontinuidad en estos proyectos debido a cambios administrativos y pidió que se les dé prioridad para cumplir con las expectativas creadas en la comunidad.

Asimismo, consultó si se habían mantenido conversaciones con la Asociación Nacional de APR al momento de elaborar el presupuesto, mencionando una carta que recibieron todos los integrantes de la Subcomisión, en la que la asociación solicita apoyo específico en áreas como asesoría jurídica, contratos, medio ambiente, aguas servidas y desalinización. Preguntó si estas necesidades fueron consideradas en la planificación presupuestaria y si se ha previsto algún tipo de asistencia a esta organización.

Finalmente, mencionó que, en la región de Ñuble, la Dirección de Obras Hidráulicas tiene en marcha un proyecto emblemático, el Embalse Río Diguillín, el cual absorbe gran parte del presupuesto disponible para la región. Subrayó la importancia de completar esta obra clave para la zona.

El **Honorable Senador señor Sandoval** solicitó información específica en relación con los recursos destinados a la conservación en la región de Aysén. Mencionó que se ha asignado una cantidad significativa de

recursos en partidas de arrastre correspondientes a los periodos 2023-2025 y 2024-2025, diferenciadas en dos montos: una de 4.400 millones y otra de 2.600 millones. Expresó su interés en conocer los detalles específicos de las intervenciones que se están llevando a cabo con estos recursos, enfatizando la importancia de realizar un seguimiento a estas inversiones.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, observó que las conservaciones globales de cauces están contempladas en la Dirección de Obras Hidráulicas, lo que consideró una excelente noticia. Valoró que este enfoque permita avanzar de manera global y permanente en lugar de limitar las acciones únicamente a la respuesta ante emergencias, como suele suceder.

Adicionalmente, planteó la idea de explorar un modelo de concesión de cauces relacionado con el aprovechamiento de áridos.

En relación con la consulta del Honorable Diputado señor Sauerbaum, la **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, informó que actualmente se gestionan 30 embalses en distintas fases de su ciclo de vida, con 12 de ellos priorizados por el Presidente de la República en su cuenta pública de 2024 para asegurar avances en su ciclo de vida. La Directora explicó que no se trata solo de listar posibles obras sino de concretar proyectos multipropósito. A partir de la modificación del decreto con fuerza de ley N°850 de 1997, se ha permitido adecuar el concepto de "embalse", incorporando funcionalidades adicionales como control de incendios, manejo de crecidas, infraestructura turística y puntos de recreación. Esta nueva aproximación busca que las obras no solo cumplan un propósito productivo, como riego o generación eléctrica, sino que también sirvan a la comunidad y promuevan el uso del entorno de manera recreativa.

Entre los 12 embalses priorizados se encuentran, entre otros, Las Palmas, Nueva La Punilla y Zapallar. La Directora destacó que el embalse Nueva La Punilla se encuentra en proceso de licitación, lo que permitirá ver avances concretos en breve. Aclaró que las decisiones sobre el volumen de almacenamiento no recaen en el Ministerio de Obras Públicas sino en el Comité Interministerial de Transición Hídrica Justa, que considera las proyecciones del cambio climático al definir las características de los embalses. La planificación también pasa por el Consejo de Ministros de la Comisión Nacional de Riego.

Con respecto al embalse Zapallar, la Directora reiteró el compromiso de colocar la primera piedra en diciembre de 2025. Además, informó que el embalse Bollenar ha entrado en la fase de diseño, un avance que ha sido bien recibido por los regantes locales. Los demás embalses también han mostrado progresos dentro de sus respectivas etapas de desarrollo. Para cerrar el punto, ofreció remitir un informe detallado sobre los

30 embalses en gestión, subrayando que esta información es pública y se encuentra disponible para quien la requiera.

Luego, confirmó que se ha estado trabajando en soluciones para las comunidades rurales del litoral, en coordinación con la CAF, con el objetivo de encontrar alternativas replicables en otras áreas similares. Destacó que las zonas litorales presentan desafíos particulares en la provisión de servicios sanitarios rurales, al igual que casos en el norte como Chanavayita, donde también se ha recurrido al abastecimiento mediante camiones aljibe. Aseguró que se investigará más a fondo para determinar posibles aportes específicos en esta materia.

Respecto a la glosa presupuestaria, explicó que la antigua glosa 13 ha sido reemplazada por la glosa 8, y abarca tanto el mejoramiento como la ampliación de servicios. Por lo tanto, algunos proyectos de interés pueden no estar visibles en la cartera actual, ya que se están trabajando en ese marco.

Sobre la distribución regional del personal, indicó que tienen una planificación general, aunque reconoció que algunos ajustes se están implementando debido a que el plan se extendió por tres años.

En cuanto a la región del Maule, la directora detalló que, aunque inicialmente se planificó una inversión de 25 mil millones para 2024, las emergencias incrementaron el gasto significativamente, alcanzando los 50 mil millones en ese mismo año. Sumando las inversiones adicionales en otras emergencias, la cifra total supera los 100 mil millones de pesos.

Sobre los problemas específicos en la cuenca del Mataquito, en los sectores 2 y 3, confirmó que se está colaborando con Vialidad para encontrar una solución definitiva. Mencionó que recientemente se identificó un problema relacionado con un brazo del río tras una lluvia, y adelantó que las primeras acciones de las nuevas adjudicaciones globales se realizarán en esos sectores en colaboración con ambas instituciones.

En cuanto al proyecto de alcantarillado en Corralones, aclaró que dicho proyecto aún está en manos de la Subdere, por lo que no puede proporcionar información adicional.

Sobre las inundaciones en Ñuble, respondió al diputado Sauerbaum indicando que la responsabilidad en temas de riego recae en la Comisión Nacional de Riego (CNR). Aclaró que el Ministerio de Obras Públicas no se encarga de estas áreas, ya que las obras de riego son financiadas en parte por subsidios de la CNR, con la otra parte aportada por privados, lo que puede hacer inviable grandes obras. Sin embargo, señaló que se inaugurarán varias obras en las regiones de O'Higgins, Maule, Ñuble

y Biobío, resultado de la respuesta a las recientes emergencias, cuyo detalle se encuentra en el anexo general entregado.

En relación con la seguridad y las áreas de camping afectadas por inundaciones, aseguró que revisará si estas zonas están incluidas en los planes de recuperación del eje hidráulico del río. También se comprometió a revisar los casos en Bulnes mencionados por el diputado, relacionados con proyectos de perforación y torres de agua inconclusos.

Respecto a las conversaciones con los gremios de APR, confirmó que ha mantenido reuniones frecuentes. Añadió que se organizó recientemente un taller con más de 80 mujeres líderes de sus comités y cooperativas para abordar sus inquietudes. Señaló que el plan trienal fue elaborado en conjunto con la DIPRES y que se ha considerado la contratación de especialistas en diversas áreas para brindar asistencia técnica a los comités y cooperativas.

Finalmente, insistió que para la región de Ñuble se avanzará con los embalses Zapallar, Nueva La Punilla y Chillán, con cambios en su estado dentro del ciclo de vida de los proyectos. Sobre las conservaciones globales de cauces, aseguró que enviará los detalles específicos de las intervenciones.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó por la distribución de la nueva dotación de 22 conductores y 34 inspectores fiscales, en el caso de servicios sanitarios rurales. Además, realizó la misma pregunta respecto a los 30 funcionarios adicionales de la Dirección de Obras Hidráulicas propiamente tal.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, explicó que la distribución del nuevo personal de la DOH se organiza de la siguiente manera: un funcionario para Atacama, un funcionario para O'Higgins, dos en Maule, uno en Arica y dos en Ñuble. El resto de los funcionarios estará asignado a nivel central para cubrir áreas críticas que actualmente carecen de personal especializado, tales como desalación, manejo de emergencias y otros ámbitos relevantes.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, puntualizó que, entonces, 23 funcionarios se destinan al nivel central.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, explicó que una gran parte de los permisos externos se concentra en la Región Metropolitana, acumulando más de 3.600 solicitudes de terceros. Actualmente, solo cuentan con dos funcionarios dedicados a esta tarea, pero se necesitarían al menos diez para agilizar el proceso y ponerse al día con la tramitación de estos permisos.

Luego, detalló la distribución del personal adicional para Servicios Sanitarios Rurales. La asignación por región sería la siguiente: un funcionario en Atacama, cuatro en Valparaíso, cuatro en Coquimbo, siete en O'Higgins, cinco en Maule, cuatro en Biobío, cuatro en La Araucanía, cuatro en Los Lagos, tres en la Región Metropolitana, diez en Los Ríos y ocho en Ñuble. Además, aclaró que no habrá incremento de personal en el nivel central.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, señaló que no hay crecimiento en la dotación de profesionales específicamente para la formulación de proyectos.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, aclaró que los nuevos funcionarios asignados serán inspectores fiscales y que, en el caso de Servicios Sanitarios Rurales, estos cumplen múltiples funciones, al igual que en la DOH. Subrayó que no existe una diferenciación clara de roles como en Vialidad, por lo que los profesionales se encargan de diversas tareas sin una especialización exclusiva.

El **Honorable Senador señor Sandoval** destacó la magnitud geográfica y los desafíos que enfrenta la región de Aysén, comparando su extensión con la distancia que abarcaría desde Santiago hasta Valdivia, pero sin contar con autopistas ni caminos adecuados. Subrayó que los traslados de los funcionarios a los territorios remotos son costosos, siendo a veces mayor el gasto en horas de viaje que el tiempo que realmente logran permanecer en sus destinos. Recordó que en ocasiones anteriores ya se ha hecho presente la situación crítica de recursos humanos en la región.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó una clarificación respecto a los cargos asignados en Ñuble. Mencionó que, según lo informado, la DOH sumará dos personas y el servicio de Servicios Sanitarios Rurales incorporará ocho. Su preocupación radica en conocer los roles específicos de estos ocho nuevos funcionarios, preguntando si serán supervisores u ocuparán otros cargos. Explicó que esta inquietud surge porque en conversaciones con los trabajadores de la región, estos manifestaron que carecen de personal suficiente para ejecutar los 21.000 millones de pesos destinados a proyectos en Ñuble. Por eso, enfatizó la importancia de saber con precisión qué funciones asumirán los nuevos empleados para asegurar que se logre una ejecución eficiente de los proyectos.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, respondió a la consulta del Honorable Diputado señor Sauerbaum, confirmando que, en el caso de los ocho nuevos funcionarios asignados a Ñuble, se trata específicamente de cuatro inspectores fiscales y cuatro conductores.



El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, expresó su inquietud respecto a la distribución de los nuevos cargos de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), cuestionando que 23 de los 30 cargos estén destinados al nivel central. Señaló la importancia de equilibrar la distribución de personal en las regiones, subrayando que la falta de profesionales impide el desarrollo de carteras de proyectos, generando un ciclo vicioso: sin profesionales, no se levantan proyectos, y sin proyectos, no se justifica la contratación de más personal.

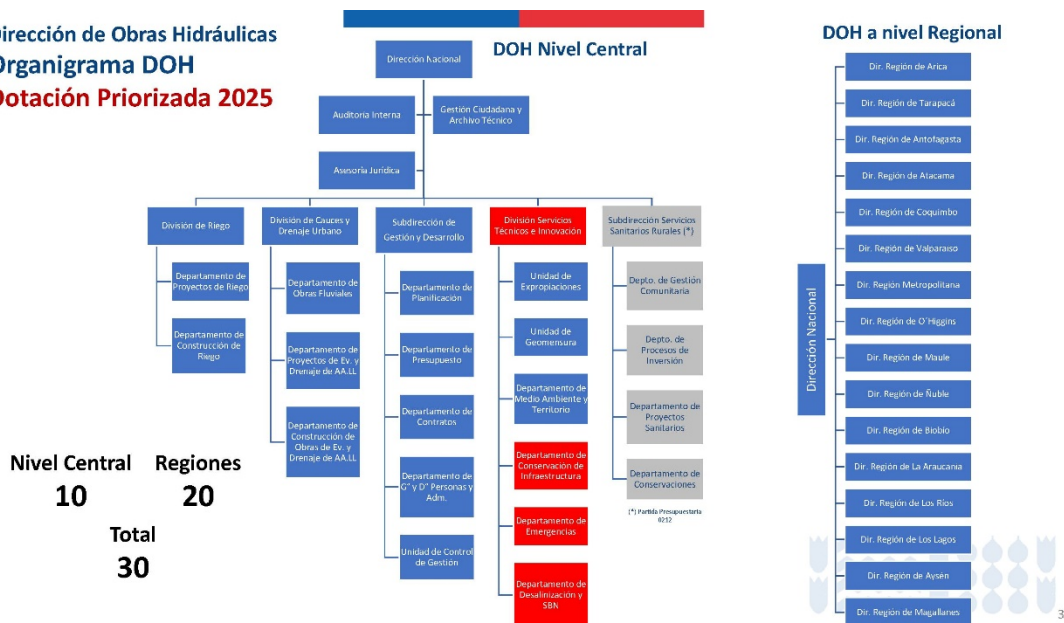
El Presidente planteó que esta situación refleja un desafío nacional y sugirió la necesidad de un mayor esfuerzo por parte de la DOH para apoyar más a las regiones. Aunque reconoció los refuerzos asignados a Ñuble y Maule, destacó que se debe considerar el impacto global en otras zonas del país. Añadió que esto no solo afecta a la DOH, sino que tiene un impacto en otras áreas, como los proyectos habitacionales y diferentes servicios que dependen del desarrollo de infraestructura.

Finalmente, propuso dejar este tema pendiente para dialogar más en profundidad con la Dirección de Presupuestos (DIPRES), con el objetivo de evaluar la necesidad y distribución de los 30 cargos mencionados y asegurar una asignación más equilibrada en las regiones, sugiriendo que incluso podría ser necesario ampliar la cantidad de cargos en lugar de solo redistribuir los actuales.

Aclaró que seguirá siendo discutido en el seno de la Quinta Subcomisión Mixta.

En una sesión posterior la **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, presentó un desglose de la distribución de personal y los énfasis que contemplaban para 2025. Para ello, se apoyó en la exhibición de [diapositivas](#). Señaló que el 64% del presupuesto proyectado estaba destinado a labores de conservación, que incluían obras aluvionales, de agua lluvia, de riego y defensas fluviales. Mostró el siguiente organigrama:

**Dirección de Obras Hidráulicas  
Organigrama DOH  
Dotación Priorizada 2025**



Indicó que el organigrama presentado reflejaba la dotación priorizada para 2025, que incluía 30 nuevos funcionarios, como parte de un plan de tres años desarrollado junto con la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Explicó que, a diferencia de los servicios sanitarios rurales — donde solo un 15% del personal trabaja en el nivel central—, la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) mantiene un 40% del personal en su nivel central y un 60% en las regiones. Esto se justificaba por la magnitud de las obras y los montos involucrados, lo que exigía un control directo desde el nivel central, a través de inspectores fiscales.

Subrayó la necesidad de fortalecer la estructura organizacional mediante la creación de nuevas áreas, representadas en el organigrama en color rojo. Estas incluirían una división de servicios técnicos e innovación, compuesta por tres unidades ya existentes: expropiaciones, geomensura, y medio ambiente y territorio, las cuales anteriormente estaban bajo la Subdirección de Gestión y Desarrollo. Explicó que este cambio buscaba priorizar la gestión técnica de estas unidades, permitiendo que operaran transversalmente en todas las áreas estratégicas de la DOH.

Destacó también la necesidad de crear un departamento de conservación de infraestructura, cuya ausencia dificultaba la planificación adecuada de las obras. Planteó que cada región prioriza individualmente sus proyectos, pero la escasez de recursos impide mantener la infraestructura de manera eficiente. La Directora hizo hincapié en que era necesario un plan de conservación riguroso, con una proyección clara de tres a cuatro años, salvo emergencias que requirieran intervención anticipada.

Luego, se refirió a la necesidad de establecer un departamento de emergencias, cuya falta quedó en evidencia durante los eventos de ríos

atmosféricos en junio y agosto de 2023. Explicó que, en esas ocasiones, la respuesta se logró gracias a la disposición y esfuerzo adicional de los funcionarios, a costa de sobrecargar al personal.

Además, mencionó la importancia de desarrollar un departamento de desalinización y soluciones basadas en la naturaleza, alineado con las demandas del cambio climático, y destacó que era fundamental ser innovadores y anticiparse a los desafíos del país en esta materia.

Respecto a la distribución de los 30 nuevos cupos, recordó que en la primera propuesta, 21 funcionarios estarían destinados al nivel central y 9 a las regiones. En este nuevo plan, explicó que se priorizaría la contratación de 10 profesionales para el nivel central, enfocados en estudios, emergencias y proyectos estratégicos. Los 20 restantes se asignarían a las regiones, con énfasis en áreas que gestionan contratos, como secciones de riego y defensas fluviales. Detalló que en cada región con alta inversión — como O'Higgins, Maule y Ñuble— se asignaría un inspector fiscal y un abogado especializado en gestión de contratos para agilizar los procesos administrativos y reducir la carga sobre los inspectores fiscales, permitiéndoles dedicar más tiempo a las obras. En cuanto a la distribución específica, presentó la siguiente tabla:

INCREMENTO DOTACIÓN DOH 2025				
REGIÓN	2024	2025	INCREMENTO 2024-2025	FUNCIÓN
ARICA PARINACOTA	12	13	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
TARAPACÁ	14	15	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
ANTOFAGASTA	16	17	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
ATACAMA	16	17	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
COQUIMBO	35	36	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
VALPARAISO	33	34	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
METROPOLITANA	24	26	2	PROFESIONAL SOLICITUDES TERCEROS
				PROFESIONAL SOLICITUDES TERCEROS
O'HIGGINS	21	23	2	INSPECTOR FISCAL
				ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
MAULE	36	38	2	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
				INSPECTOR FISCAL
ÑUBLE	17	19	2	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
				INSPECTOR FISCAL
BIOBIO	26	27	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
LA ARAUCANÍA	38	39	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
LOS RÍOS	17	18	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
LOS LAGOS	18	19	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
AYSÉN	14	15	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
MAGALLANES	9	10	1	ABOGADO (GESTIÓN DE CONTRATOS)
				JEFE DIVISIÓN SERVICIOS TÉCNICOS E INNOVACIÓN
				JEFATURA ESTUDIOS Y PROYECTOS DE DESALINIZACIÓN E INNOVACIÓN EN INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA
				JEFATURA EMERGENCIAS
				JEFATURA CONSERVACIÓN INFRAESTRUCTURA
				PROFESIONAL ESTUDIOS Y PROYECTOS DESALINIZACIÓN E INNOVACIÓN EN INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA
				PROFESIONAL ESTUDIOS Y PROYECTOS DESALINIZACIÓN E INNOVACIÓN EN INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA
				PROFESIONAL EMERGENCIAS
				PROFESIONAL EMERGENCIAS
				INSPECTOR FISCAL DE ESTUDIOS Y PROYECTOS
				IF EJECUCIÓN DE OBRAS (GRANDES OBRAS)
TOTAL	610	640	30	

Finalmente, mencionó que el nivel central incluiría cargos clave, como jefaturas de estudios, proyectos de desalinización y emergencias, además de un inspector fiscal para el embalse Zapallar, cuya construcción comenzaría el próximo año con la expectativa de colocar la primera piedra en diciembre de 2025. Concluyó destacando que esta nueva estructura, desarrollada en coordinación con DIPRES, buscaba mejorar la eficiencia en

la ejecución de obras y garantizar la adecuada gestión del presupuesto y los proyectos en todo el país.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó que la distribución de profesionales propuesta quedara como un compromiso formal, expresando que le parecía adecuada. Reconoció la importancia de atender las necesidades del nivel central y enfatizó que no se trataba únicamente de una demanda regional: consideró que, si bien hay asuntos que deben ser resueltos en el nivel central, es esencial comenzar a construir recursos en las regiones para poder avanzar en términos de capacidad y respuesta, dado que también enfrentan una carga laboral considerable. Comentó que, desde su perspectiva, la propuesta resultaba razonable.

**El Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó sobre las contrataciones en el área de servicios sanitarios rurales, recordando que se había informado que en la región del Ñuble se contratarían 8 personas: 4 inspectores fiscales y 4 choferes. Mencionó que la región originalmente había solicitado 8 inspectores fiscales, pero la autorización incluyó 4 choferes adicionales. Señaló que, al dialogar con representantes de la región, estos consideraron innecesaria la contratación de los 4 choferes, ya que ni siquiera contaban con los vehículos para ellos.

En definitiva, preguntó si sería posible modificar la distribución de las contrataciones, eliminando los puestos de choferes y, en su lugar, aumentando el número de inspectores fiscales a 6, de modo que la región contara con más personal técnico.

**La Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, aclaró que sí cuentan con una dotación de vehículos para servicios sanitarios rurales, con un total de 50 vehículos disponibles. Explicó que estos conductores son necesarios para optimizar el tiempo de los profesionales en sus horas laborales, permitiéndoles cubrir todos los desplazamientos requeridos para cumplir con sus responsabilidades en los territorios.

Destacó que, para lograr este acuerdo con la Dirección de Presupuestos, se llevó a cabo un análisis exhaustivo que incluyó la estimación de kilómetros a recorrer, inversión, cantidad de obras y número de profesionales. Además, se consideró la posibilidad de coordinar los turnos de profesionales para que varios pudieran asistir a un mismo servicio al mismo tiempo, maximizando así el uso de los recursos y asegurando una cobertura eficiente de las necesidades en terreno.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, complementó la explicación de la Directora de Obras Hidráulicas, destacando la importancia de que los inspectores fiscales y otros profesionales puedan movilizarse para realizar sus labores en terreno.

Explicó que resulta ineficiente mantener a ingenieros y otros profesionales paralizados en la oficina debido a la falta de movilidad, ya que no pueden conducir los vehículos por sí mismos, dado que esto requiere una fianza específica que solo se otorga a los conductores autorizados.

Subrayó que es preferible que estos profesionales estén activos en terreno, donde sus labores son necesarias, y no limitados en la oficina. Además, señaló que el costo de tener a los inspectores sin actividad en terreno puede resultar mayor que el de asegurarles movilidad. Consideró que, en algunos casos, un conductor podría asistir a varios inspectores fiscales, optimizando así la eficiencia.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** explicó su preocupación a la Ministra sobre la dotación de personal para la región. Expresó satisfacción por el presupuesto asignado a la región del Ñuble, pero destacó que para ejecutar estos recursos adecuadamente necesitan más personal, especialmente inspectores fiscales. Sin embargo, indicó que ahora comprendía el propósito de la asignación de los choferes.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, agregó que desde el año 2022, la dotación de personal en servicios sanitarios rurales ha aumentado en un 90%, y el plan contempla seguir incrementándola, aunque manteniendo un equilibrio. Explicó que una de las estrategias para maximizar el tiempo que los profesionales pueden dedicar a las obras es reducir su carga administrativa.

Detalló que, en la Dirección de Obras Hidráulicas, los inspectores fiscales asumen un rol completo, desde la concepción del proyecto hasta la liquidación del contrato, lo cual difiere de las funciones de los inspectores fiscales en otras áreas, como Vialidad. Por ello, consideró esencial liberar a estos inspectores de tareas administrativas y de funciones de conducción, para que puedan enfocarse en sus especialidades y en la supervisión efectiva de las obras.

Posteriormente, indicó que en el resto de la presentación de diapositivas se encontraban las respuestas a varios temas previamente planteados. Mencionó la cartera de embalses, destacando que el estado de los mismos había avanzado en su ciclo de vida en el último año y medio, con dos embalses bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas.

También abordó la conservación global de cauces, respondiendo a una pregunta anterior sobre el tema. Señaló que 25 cauces serían intervenidos en la región de Aysén, utilizando personal especializado del nivel central para apoyar estos trabajos. Además, destacó el proyecto del sistema Melinka, la licitación más grande de la región con un valor de 11.000 millones de pesos, que incluye la mejora y renovación total de redes, así como la instalación de un nuevo estanque. En cuanto a la Isla Huicha,

mencionó la duplicación de la capacidad de los estanques y la instalación de un campo fotovoltaico de 141 kilowatts, de los cuales actualmente se están utilizando 50, lo que ha dado mayor autonomía al sistema.

Finalmente, informó sobre los avances en proyectos de agua potable rural en la comuna de Bulnes, Ñuble, atendiendo consultas del diputado Sauerbaum. En ese contexto, adelantó positivas novedades en cuanto al avance de los proyectos de El Naranjo, Caracol Pal Pal y Tres Marías.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** recordó un tema adicional relacionado con el encauzamiento del río Chillán debido a su impacto en la zona de los campings.

La **Directora de Obras Hidráulicas, señora María Loreto Mery**, respondió que actualmente están evaluando este asunto para determinar la mejor solución. Explicó que están analizando si se requiere un peralte o un enrocado para gestionar adecuadamente el cauce y así abordar las necesidades específicas de la zona.

La **Honorable Senadora señora Allende** consultó, en general, por el estado de avance de embalses en la región de Valparaíso, los cronogramas de estos proyectos, y la relación entre la velocidad de las obras con la necesidad de respuesta ante una eventual emergencia hídrica vinculada con sequías.

Preguntó, en particular, por el progreso de los proyectos de los embalses Las Palmas, Catemu, y La Chupalla.

La **Ministra de Obras Públicas** y la **Directora de Obras Hidráulicas** respondieron detalladamente a sus consultas.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, sugirió que los cargos a proveer en las regiones se prioricen en concursos de ámbito regional. Explicó que, al ser concursos nacionales, profesionales que ganan los puestos pueden ver la oportunidad solo como un trabajo temporal, lo que resulta en rotación frecuente cuando encuentran otras opciones laborales. Esto implica que los cargos deban ser nuevamente provistos, lo que afecta la continuidad y el aprovechamiento de los recursos invertidos en capacitación.

Expresó que, aunque no se puede exigir residencia regional como requisito, sería beneficioso que los postulantes tengan cierto conocimiento previo de la región.

Por último, recomendó que este criterio se considere no solo en la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), sino en todos los servicios.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** agradeció el interés y fomento en la construcción de embalses por parte del Gobierno, y en particular la continuidad de la política de embalses multipropósito, establecida durante el gobierno anterior, que asegura que estos proyectos no solo proporcionen agua para riego, sino también para consumo humano y potencial generación eléctrica. Subrayó nuevamente la importancia de estos proyectos para diversas zonas de la región del Ñuble.

Luego, planteó una preocupación sobre los pagos a proveedores y contratistas, mencionando que había recibido quejas de empresas pequeñas que trabajaban con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y enfrentaban retrasos significativos en sus pagos. Expresó que esta situación pone en riesgo la estabilidad financiera de dichas empresas y la continuidad laboral de sus trabajadores. Preguntó a la Ministra si la Dirección de Obras Hidráulicas enfrentaba problemas similares en el pago a sus proveedores, enfatizando la importancia de que las boletas entregadas por las empresas se cancelen en un plazo razonable para evitar perjuicios económicos.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, indicó que se han implementado varios cambios en el sistema de relación con los proveedores, tanto en el ámbito administrativo como financiero, con el objetivo de ser un "buen mandante". Mencionó que algunas empresas constructoras han mostrado reticencia a trabajar con el Ministerio debido a experiencias pasadas y destacó que han enfrentado la situación compleja de numerosas obras abandonadas en años anteriores, las cuales están en proceso de retomarse.

La Ministra señaló que han trabajado con la Contraloría para acordar medidas que les permitan actuar de manera más proactiva en situaciones de abandono de obras. También explicó que su objetivo es mantener una ejecución presupuestaria constante durante todo el año, lo cual implica verificar y proceder al pago de los estados de cuenta de manera regular.

En cuanto a la situación específica de los pagos, aseguró que han tenido un buen desempeño en la ejecución presupuestaria, lo cual les ha permitido estar al día en los pagos a sus proveedores, sin presentar problemas en este ámbito actualmente.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó una preocupación a la Ministra sobre el impacto que tienen las obras abandonadas en pequeños prestadores de servicios. Explicó que había conversado recientemente con proveedores que expresaron frustración ante los requisitos de certificación de obligaciones laborales y otros procedimientos para poder recibir pagos. Señaló que, cuando ocurre el abandono de una obra, muchos pequeños proveedores, como quienes

ofrecen alojamiento, alimentación o transporte, quedan sin protección y enfrentan dificultades para recuperar los pagos pendientes.

Sugirió la posibilidad de incluir mecanismos de resguardo en el sistema de pagos del Ministerio para proteger a estos pequeños proveedores en caso de abandono de obras. Reconoció la complejidad de implementar tales medidas, pero subrayó que muchos de estos proveedores están comprometidos con el sector público y terminan afectados financieramente cuando no se cubren estas deudas.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López**, reconoció la dificultad del tema planteado por el senador Sandoval. Explicó que el Ministerio tiene pocas herramientas para abordar directamente las deudas impagas a pequeños proveedores cuando una obra queda abandonada, aunque es una preocupación constante para ellos.

Mencionó que han realizado algunas acciones para presionar a las empresas contratistas para que mantengan al día sus pagos con estos proveedores, pero destacó que la intervención del Ministerio en estos casos suele ser más una presión informal que una medida formal.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, comentó que intervenir en las relaciones entre privados sería complejo, ya que implicaría analizar detalles de los pagos y deudas pendientes, además de evaluar si los contratos establecidos se ajustaban al valor de mercado o tenían condiciones especiales, lo que dificulta la determinación de responsabilidades.

Concluyó que, sin más observaciones, sometería a votación el Capítulo 02, Programa 03 de la Dirección de Obras Hidráulicas, con el compromiso de la Ministra y del Director General de Obras Públicas, de que la provisión de nuevos cargos, tanto en la DOH como en otros servicios, se realice mediante concursos regionales, con el fin de asegurar que los seleccionados tengan un interés genuino en integrarse a la región y reducir la rotación del personal.

- **Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 03, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

**Programa 04  
Dirección de Vialidad**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 2.199.237.159, lo que implica una variación total de -0,4%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, inició su **presentación** explicando que la misión de la Dirección de Vialidad es proveer servicios de infraestructura vial, incluyendo conservación, nuevos mejoramientos, caminos, construcciones y habilitación, con la mayor eficiencia posible. Destacó que se buscaba incorporar perspectiva de género, nuevas tecnologías y fomentar la participación ciudadana como elementos fundamentales para el éxito de los proyectos.

Describió la Dirección de Vialidad, que se compone de tres programas principales:

- Programa 04: enfocado en inversión, que abarcaba proyectos específicos como la Ruta 7, rutas nacionales y regionales, y proyectos de conservación.

- Programa 24: destinado a la administración de infraestructuras, que incluía plazas de peaje, pesaje y algunos túneles. Subrayó que el control del pesaje era fundamental para garantizar la vida útil de los caminos y que se estaban implementando nuevas tecnologías para evitar el tránsito de camiones con sobrepeso.

- Programa 34: enfocado en conservación por administración directa, que permitía atender emergencias de manera rápida. Informó que cuentan con casi 2.000 equipos y 1.800 personas en las provincias, lo que facilitaba atender emergencias como incendios, lluvias y terremotos. También mencionó que la incorporación de tecnología para realizar proyectos de reciclado de pavimentos, mejorando caminos y reduciendo el polvo, y que trabajaban con Gobiernos Regionales para modernizar la maquinaria, que en su mayoría tenía más de 10 años de uso.

A continuación, explicó que, al comparar el presupuesto en la misma moneda, se observa un incremento real de 6.728 millones de pesos. Indicó que estos incrementos se reflejan especialmente en los subtítulos 22 y 29, y que se habían hecho ajustes en la imputación de partidas presupuestarias debido a la separación de estas en diferentes categorías. Señaló que, en el subtítulo 29, la diferencia principal radicaba en los procesos de compra de puentes mecanos, los cuales solían tomar más de un año en completarse. De esta manera, con la nueva propuesta, se permitiría iniciar las compras sin imputar el presupuesto de inmediato, garantizando el presupuesto futuro. Destacó que los puentes mecanos eran equipos especializados que se fabricaban bajo pedido en el extranjero y que, debido a las emergencias recientes, casi todo el stock disponible había sido utilizado. Anunció que, para el año siguiente, planeaban iniciar un nuevo

proceso de compra por aproximadamente 15.000 millones de pesos para reabastecerse de estos puentes, lo que consideraban una medida necesaria y efectiva para futuras emergencias.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** señaló que en el programa 24 existía cierta confusión respecto a la información proporcionada anteriormente. Indicó que en la sesión pasada se había mencionado que los recursos asignados estaban destinados a la adquisición de cinco máquinas perforadoras para la construcción de puentes, no a la compra de puentes mecánicos.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, se refirió de inmediato al tema planteado. Informó que existía un incremento presupuestario de aproximadamente 5.000 millones de pesos, correspondiente a un programa especial comentado en la sesión anterior, relacionado con sondajes.

Explicó que la Dirección de Vialidad había decidido incorporar este equipo de sondaje debido a la alta demanda de puentes. Detalló que, dentro de los compromisos asumidos, habían preparado un plan especial de puentes y que buscaban realizar los estudios necesarios por administración directa. Señaló que, aunque pudiera parecer simple cambiar un puente, al reemplazar uno de madera por uno más robusto, era necesario analizar previamente las fundaciones requeridas, cuestión que requiere sondaje.

Reanudó su exposición comentando que la Dirección de Vialidad está priorizando el subtítulo 224 con un enfoque en mejorar el sistema de pesaje. Añadió que se adquirieron camiones móviles para distribuir estaciones de pesaje en distintas rutas, evitando que los camiones esquiven los controles al usar rutas alternativas. Destacó que esta iniciativa es parte de un proyecto más amplio que busca incorporar tecnologías de pesaje automático similares a las usadas en Europa.

En cuanto al programa 234, mencionó que se está destinando un incremento presupuestario para modernizar la administración directa, principalmente enfocado en eliminar polvo en caminos clave y mejorar la seguridad vial mediante nuevas señaléticas y demarcaciones. Afirmó que las emergencias son atendidas de manera integrada entre varias regiones, lo que permite una respuesta más eficaz y rápida, a pesar de los mayores gastos de movilización.

El Director detalló que las iniciativas de inversión que se proponen están orientadas a: 88.267 kilómetros de red vial, con 6.844 puentes y 31 túneles, de los cuales 17 están bajo la supervisión de la Dirección de Vialidad. Explicó que, además de la conservación y desarrollo de esta infraestructura, el presupuesto también cubre emergencias climáticas. Enfatizó que el avance del puente del canal de Chacao ya alcanza el 50%, y

mencionó que otros ejes estratégicos incluyen la Ruta 7, la Red Interlagos y Pasos Fronterizos.

Luego, mencionó que la Dirección de Vialidad trabaja para llegar a territorios aislados a través del Cuerpo Militar del Trabajo, esencial en la construcción de la Ruta 7. También subrayó la importancia del programa de pavimentos rurales, que busca mejorar la calidad de los caminos sin recurrir al pavimento tradicional, eliminando el polvo y generando un impacto positivo en las comunidades rurales.

Asimismo, indicó que se está desarrollando un plan de renovación de puentes de madera, ya que estos requieren constante mantenimiento y restringen el transporte pesado. También se han implementado proyectos de seguridad vial en zonas escolares y urbanas, con sendas multipropósito para peatones y ciclistas.

En cuanto a la Ruta 7, señaló que, de los 1.072 kilómetros totales, 600 ya están pavimentados, y los mayores desafíos se encuentran al sur de Coyhaique, donde apenas un 33% del tramo hasta Cochrane está pavimentado. Mencionó que varios proyectos de diseño están en marcha para continuar avanzando, incluyendo puentes en las zonas de Puentes El Amarillo, Michinmahuida, Ventisquero, El Frio, Amancay y Oeste.

Finalmente, destacó los esfuerzos por incorporar nuevas técnicas de reciclado en los caminos, utilizando cemento en las capas de rodado existentes para mejorar su soporte y generar un sello protector. Esta técnica permitirá mejorar tramos específicos de la Ruta 7 en 2025, eliminando polvo y aumentando la seguridad vial mediante nuevas demarcaciones y señalizaciones.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó dos consultas al director. La primera se refirió al tramo sur de la región, específicamente sobre el avance y los estudios existentes del proyecto que busca conectar la comuna de O'Higgins mediante un puente entre Chacabuco y El Bravo, lo que evitaría su aislamiento.

En su segunda consulta, Sandoval mencionó la experiencia de pavimentos rurales en el tramo de Cochrane hacia el sur. Si bien valoró la obra por eliminar el polvo y la tierra, advirtió que es crucial asegurar la adecuada conservación de ese tipo de pavimento. Explicó que, en caso de deterioro, es necesario repararlo con rapidez para mantener la fluidez del tránsito y evitar inconvenientes.

El **Director Nacional de Vialidad** respondió que analizarán en qué etapa se encuentra el proyecto del puente de Chacabuco al Bravo y cuándo podría ser realizado, ya que no está contemplado en los presupuestos de ley.

En cuanto a la conservación de los pavimentos rurales, explicó que las primeras pruebas con estas soluciones innovadoras han mostrado que es posible prolongar tres veces la vida útil del pavimento con proyectos de conservación adecuados. Reconoció la importancia de tener estas intervenciones listas para evitar la pérdida del trabajo realizado.

Comentó que la solución probada en las zonas del sur tiene una durabilidad de más de cinco años antes de requerir intervención, y las primeras experiencias les permitirán definir las mejores estrategias de conservación en esas áreas. Exhibió fotos de caminos con sellos negros, y destacó cómo mejoran la seguridad vial, al permitir pintar líneas y eliminar el polvo, lo cual incrementa la visibilidad del tránsito.

Anunció que para el próximo año tienen el desafío de aplicar estas soluciones en 1.800 kilómetros adicionales de pavimentos rurales e incorporar 460 kilómetros de caminos en comunidades indígenas, con una inversión de 400.000 millones de pesos. Enfatizó que muchos de estos caminos son intransitables durante el invierno, por lo que las soluciones granulares permitirán una mayor estabilidad y transitabilidad, resolviendo problemas críticos de conectividad. Actualmente, en invierno, los residentes deben desplazarse caminando, en el barro, o a caballo. Finalmente, señaló que también se están desarrollando proyectos en escuelas y otras iniciativas de seguridad vial.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó su preocupación respecto a los criterios para la pavimentación rural, mencionando que, de los 1.800 kilómetros anunciados, solo 100 corresponden a la región de Ñuble. Aclaró que no criticaba la cantidad asignada, sino la falta de claridad sobre los criterios utilizados para la selección de los caminos. Expuso que, en algunos casos, como en el sector El Peley de Quillón, los caminos no cumplían los requisitos de ancho exigidos por Vialidad, lo que llevó a las comunidades a organizarse para ampliar el camino mediante esfuerzos propios, y así poder cumplir con dichas exigencias.

El diputado destacó la necesidad de que Vialidad adopte un rol más estratégico en la planificación vial, trabajando en conjunto con los Gobiernos Regionales para priorizar caminos con mayor relevancia para el desarrollo regional. Sostuvo que algunas rutas más importantes para la economía, agricultura o turismo no se pavimentan por no cumplir los criterios técnicos establecidos, mientras que otras menos estratégicas sí son priorizadas. Sugirió cambiar el enfoque, adoptando una visión más estratégica y coordinada del desarrollo territorial, basada en las necesidades específicas de cada región. Puso como ejemplo un proyecto en la zona de Coihueco, donde la pavimentación de un camino permitió a un empresario duplicar la cantidad de trabajadores y aumentar su producción de arándanos,

demostrando cómo una infraestructura estratégica puede potenciar el desarrollo económico.

Finalmente, subrayó la importancia de coordinar los planes de pavimentación con el Ministerio de Transporte, mencionando que la Ley de Subsidio para el Transporte Público destina recursos para contratar buses en regiones, pero muchos de estos recorridos no se concretan porque los caminos no están pavimentados, causando daños en los vehículos. Afirmó que, sin esta coordinación, los subsidios no son efectivos y los recursos se desperdician al no generar los beneficios esperados para las comunidades.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** consultó sobre la instalación de una oficina de vialidad en Puerto Williams. Señaló que este tema había sido planteado hace algún tiempo y que se percibía interés por parte de los propios funcionarios de Vialidad en tener presencia en ese territorio, considerando la importancia estratégica de una base en una zona subantártica.

El **Honorable Senador señor Sandoval** solicitó al Director de Vialidad que le enviara, por vía de oficios, un informe sobre varios proyectos específicos de infraestructura vial en la región.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, planteó varias consultas relacionadas con proyectos de infraestructura vial y la administración de caminos, enfocándose en problemas de ejecución presupuestaria y desafíos administrativos en las regiones.

Primero, expresó su preocupación por la Ruta J60, específicamente en el sector Rauco y su cruce con la ruta costera. Señaló que se asignaron solo 93 millones de pesos para ese proyecto en 2025, lo que indicaría poca expectativa sobre su ejecución. Dijo suponer que, debido al sobreprecio detectado en la licitación, el proyecto se podría adjudicar recién en el último trimestre del 2025, lo que evidencia una planificación modesta para ese año. Afirmó que, aunque la mayoría de los proyectos parecían bien encaminados, casos como este requieren un análisis más detallado.

Luego, discutió la problemática de los caminos vecinales, mencionando que desde Valparaíso hasta Los Lagos hay muchos caminos bajo administración municipal y no del MOP, pero que son esenciales para las comunidades rurales. Explicó que estos caminos, de pocos kilómetros y con alto tránsito, afectan directamente a los vecinos. Enfatizó la necesidad de replantear los convenios entre el MOP y las municipalidades, ya que el presupuesto actual para abordar estos caminos es limitado y no permite atender adecuadamente las demandas ciudadanas.

También mencionó que algunos caminos que antes eran administrados por el MOP ahora parecen haber quedado sin rol definido o fuera de la tutela del Ministerio, lo que crea confusión administrativa. Preguntó cómo se planea resolver esta situación y si hay presupuesto asignado para abordar estos desafíos.

Finalmente, hizo referencia a un caso específico de camino sin rol, la ruta Piedra del Lobo, en Constitución. Solicitó una aclaración sobre la situación de ese camino.

El **Honorable Diputado señor Leal** expresó su preocupación sobre varios proyectos clave que no estarían reflejados en la ley de presupuesto actual, a pesar de que existían compromisos previos para incluirlos.

Primero, mencionó el proyecto del puente Pocoyán, que conecta las comunas de Teodoro Schmidt y Toltén. Explicó que el proceso de expropiación ya está avanzado, con propiedades gestionadas y permisos de ingreso a los predios otorgados. Sin embargo, destacó que este proyecto no figura en la lista de obras para la Araucanía en la ley de presupuesto. Solicitó que este proyecto sea reconsiderado en la próxima reunión para poder contar con el apoyo de su bancada en la aprobación del presupuesto.

En segundo lugar, se refirió al diseño del acceso Frei Montalva, un puente fundamental para la comuna de Carahue, el cual funciona como bypass y principal acceso a la ciudad. Describió los graves problemas de congestión en este puente, que es de una sola vía, causando largas filas durante la temporada de verano y conflictos por la falta de un sistema de control del tráfico, como semáforos. Mencionó que el diseño de esta obra debía completarse entre 2024 y 2025, pero que no se consigna ni como proyecto ni como arrastre en la ley de presupuesto.

Finalmente, planteó la necesidad de mejorar las “pasadas urbanas”, mencionando que muchas de ellas se encuentran en mal estado, especialmente en las zonas donde las carreteras atraviesan ciudades y pueblos. Resaltó que estas áreas son esenciales para las comunidades locales y que su deterioro afecta significativamente la calidad de vida. Sugirió que, aunque sabe que Vialidad ha realizado levantamientos sobre estas pasadas, sería pertinente incluir más proyectos de conservación de caminos en el presupuesto para abordar preventivamente esta problemática.

El **Director Nacional de Vialidad** respondió a las inquietudes planteadas por el Diputado señor Leal.

Con respecto al puente Pocoyán, afirmó que el proyecto está considerado en la ley de presupuesto y que se continuará avanzando en el

proceso. Se comprometió a revisar los detalles para brindar una respuesta más precisa en una próxima instancia.

En cuanto al proyecto del Puente Frei, explicó que se encuentra en la etapa de diseño, pero surgió la necesidad de realizar un estudio de pertinencia ambiental. Aclaró que este nuevo requerimiento implicará la preparación y tramitación de la pertinencia ambiental durante el próximo año, lo cual es un paso fundamental para avanzar en el cierre del diseño.

Luego, abordó la situación en la región de Ñuble, destacando que se está promoviendo una alianza estratégica con los gobiernos regionales para responder a las necesidades locales de forma más ágil. Explicó que en Ñuble se ha identificado una alta necesidad de avanzar tanto en pavimentos rurales como en infraestructura de puentes, y que se ha trabajado con el Gobierno Regional para sumar esfuerzos en resolver esta problemática.

Mencionó que la región, aunque no es la más rezagada en pavimentación, presenta un nivel relativamente bajo. En respuesta, se está instalando una oficina provincial en Punilla y se han solicitado equipos de pavimentación que permitan aplicar riegos asfálticos sobre superficies consolidadas, lo que extiende su vida útil y permite planificar procesos de conservación a futuro. Señaló que si estos proyectos generan un desarrollo local significativo, pueden ser integrados en carteras de inversión más amplias que contemplan mejoras y ampliaciones más complejas.

También explicó que se ha incrementado la proyección de pavimentos rurales, pasando de 1.000 kilómetros en años anteriores a 1.800 en la actualidad, gracias al impacto positivo que generan estas mejoras. Además, destacó que en la región de Los Lagos, el Gobierno Regional ha entregado un equipo completo de asfalto, y que se espera la entrega de otro para el próximo año, reforzando la colaboración entre los gobiernos regionales y el Ministerio de Obras Públicas.

Respecto al proyecto específico de la ruta J-60, el Director señaló que su revaluación ya se inició, debido a que su ejecución resultó más costosa de lo previsto. El proyecto atraviesa varias zonas rurales que contienen redes de agua potable, lo que ha complicado el proceso. Se está trabajando en conjunto con la Dirección de Obras Hidráulicas para asegurar que las mejoras del camino no afecten estas redes. Este proceso, explicó, ha ralentizado el avance del proyecto debido a las complejidades técnicas y a las cinco redes de agua potable involucradas.

Finalmente, se comprometió a responder por escrito las preguntas específicas pendientes.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** solicitó al Director Nacional de Vialidad una breve

aclaración sobre la situación de los caminos vecinales y aquellos sin rol, destacando la importancia estratégica de abordar esta problemática

El **Director Nacional de Vialidad** señaló que, al igual que este año, la nueva ley de presupuestos incluirá una glosa especial para intervenir en caminos vecinales y sin rol. Explicó que esta glosa establece la necesidad de trabajar en conjunto con los municipios para identificar y programar las intervenciones requeridas. Destacó que, en las experiencias previas, ha sido clave incentivar a los municipios a preparar las necesidades con anticipación, ya que en muchos casos es necesario desarrollar diseños y coordinarse con las comunidades para llevar a cabo los trabajos. Reconoció que, debido a estos procesos, en ocasiones no se logra concretar la pavimentación dentro del mismo año.

El **Presidente, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, planteó una consulta sobre la glosa mencionada, destacando que es una buena noticia, pero cuestionando si tiene presupuesto asignado. Expresó preocupación sobre la relación entre la planificación y los recursos, comparándola con la paradoja del huevo o la gallina. Mencionó que, según la experiencia anterior en la región del Maule, solo podrían intervenir 11 kilómetros en colaboración con las municipalidades, lo que lleva a limitar las expectativas. Ante esto, pidió claridad sobre los recursos disponibles y cómo proceder si se reciben múltiples propuestas de cada municipalidad, ya que la demanda en las zonas rurales es muy alta, pero los recursos parecen insuficientes para atender todas las necesidades.

El **Director Nacional de Vialidad**, respondió comentando que, según la experiencia de este año, el problema no ha sido la falta de recursos, sino la ausencia de proyectos técnicamente adecuados. Explicó que la pavimentación de caminos requiere un mínimo ancho para permitir un drenaje eficiente, ya que la acumulación de humedad es uno de los principales factores de deterioro de los caminos.

Indicó que pavimentar sin las medidas adecuadas de saneamiento podría resultar en pérdidas a corto plazo. Añadió que muchos municipios no cuentan con los recursos necesarios para preparar proyectos adecuados, por lo que han estado colaborando con ellos mediante convenios. Además, señaló que la glosa en comento también considera la posibilidad de que los gobiernos regionales aporten recursos para trabajos preparatorios, facilitando así la ejecución de los proyectos

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, el Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó por la posibilidad de que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) pueda redirigir recursos de otros programas en caso de que se genere una mayor demanda para convenios relacionados con caminos vecinales o sin rol. Sugirió que se podría dejar estipulado en una glosa la

facultad del MOP para reorientar fondos desde partidas con lenta ejecución hacia estos proyectos, si fuera necesario.

**El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez,** aclaró que todos los ministerios tienen la facultad permanente de redirigir recursos cuando la ejecución presupuestaria o los proyectos evolucionan de manera diferente a lo planificado. Explicó que, si surge una mayor necesidad en otra área priorizada por el ministerio, existe la formalidad y normativa necesaria de flexibilidad presupuestaria para ajustar los recursos.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** señaló que se presenta como una variable interesante para trabajar en diversas regiones, incluyendo Valparaíso, O'Higgins, Metropolitana, Maule, Araucanía, Ñuble, Bío Bío, Los Lagos y Los Ríos. Destacó que se trata de pequeños tramos cuya gestión no es particularmente compleja, pero que sí requiere un enfoque diferente. Consideró que el objetivo a futuro es consolidar un programa específico que permita atender estas necesidades.

**El Honorable Senador señor Sandoval** expresó preocupación por la leve reducción en el presupuesto de Vialidad, destacando que, aunque la disminución no es significativa, resulta llamativa, dado que el año anterior hubo un aumento considerable enfocado en la reactivación económica. Preguntó por las razones específicas de esta reducción, considerando que la inversión en infraestructura vial ha sido fundamental en las estrategias de reactivación.

Luego, se refirió al uso de los convenios de programación con los gobiernos regionales. Observó que algunas de estas entidades parecen estar destinando recursos para la compra masiva de vehículos y maquinaria. En ese entendido, preguntó si existen avances en las conversaciones sobre cómo los gobiernos regionales podrían tener un rol más activo en proyectos de relevancia regional, como por ejemplo la conectividad intrarregional.

**El Director Nacional de Vialidad,** explicó que los convenios de programación con los gobiernos regionales se ajustan a las necesidades específicas de cada región. En el caso de Aysén, detalló que, dado que el Ministerio de Obras Públicas asumió completamente la financiación de la Ruta 7, el Gobierno Regional ha decidido apoyar mediante la adquisición de maquinaria, incluyendo equipos de pavimentación, los cuales permitirán continuar trabajos en la Ruta 7 a un menor costo en comparación con la contratación de empresas.

Subrayó que cada gobierno regional define su propia estrategia y que las propuestas de Obras Públicas suelen enfocarse en avanzar en

pavimentaciones. Mencionó que, en Los Lagos, por ejemplo, se ha priorizado un programa de construcción de puentes, con el gobierno regional financiando el 30% de un plan que contempla alrededor de 150 puentes. En otras regiones, como Coquimbo, los gobiernos regionales también han aportado para la construcción de caminos a través de convenios específicos.

Insistió en que estas colaboraciones son amplias y adaptadas a cada contexto regional, ya que los recursos finales son asignados según las decisiones de los consejeros regionales.

El **Honorable Senador señor Sandoval** planteó inquietudes sobre la efectividad en la ejecución de los presupuestos por parte de los gobiernos regionales, sugiriendo que la falta de control sobre estos recursos podría afectar la planificación integral del Estado. Insistió en que los convenios de programación deberían ser utilizados para fines estratégicos de largo plazo.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó una pregunta práctica al director de Vialidad, consultando sobre los alcances de los convenios entre los gobiernos regionales y el Ministerio de Obras Públicas (MOP). En particular, quiso aclarar si los gobiernos regionales, al celebrar un convenio con Vialidad, pueden financiar directamente obras administradas por la misma entidad, o tienen la opción de transferir recursos para que estas obras sean licitadas por empresas privadas.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, complementó la discusión señalando que, aunque no es competencia de la Subcomisión, los gobiernos regionales realizan numerosas transferencias de recursos, a menudo hacia personas, lo cual ha desplazado en parte la inversión en proyectos significativos. Recordó que, en su experiencia como intendente, los convenios de programación se enfocaban en proyectos de gran envergadura que trascendían administraciones, algo que se ha reducido en favor de necesidades más inmediatas y operativas.

Subrayó que esta tendencia ha restado prioridad a la ejecución de proyectos de largo plazo y alta relevancia. Señaló además que la Dirección de Presupuestos está al tanto de esta situación, observando el elevado número de transferencias en varias regiones, algunas de las cuales superan el 50% del gasto, sin enfocarse necesariamente en infraestructura relevante.

El **Director Nacional de Vialidad** confirmó que el presupuesto para 2025 refleja un incremento real del 0,3%, como se detalla en las láminas del resumen de los programas. Aunque la cifra parece menor, si se ajusta a la moneda proyectada para el próximo año, el aumento es efectivo.

Respecto a los convenios de programación, explicó que el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) actúa como financiador en muchos casos. Las licitaciones pueden tener financiamiento mixto, donde parte de los pagos se realizan a través de Vialidad y otra parte mediante los gobiernos regionales, quienes gestionan los desembolsos desde sus propias cajas hacia los contratistas. Además, indicó que, en casos de adquisición de maquinaria, los gobiernos regionales compran los equipos y los transfieren a Vialidad para su operación.

Aclaró que Vialidad se encarga del proceso completo de licitación y supervisión de las obras financiadas mediante estos convenios, asegurando que los pagos se realicen en función de los avances presentados en cada proyecto.

Luego, en cuanto a dotación de personal, detalló que ha aumentado significativamente desde 2021 hasta 2024. Informó que la institución pasó de contar con 4.847 funcionarios en 2021 a 5.069 en 2024. Este incremento responde principalmente a la necesidad de fortalecer equipos en ciertas regiones. Específicamente, destacó que la región de Ñuble ha experimentado el mayor aumento en personal debido al proceso de transición de la región hacia la creación de nuevas provincias, lo que ha requerido reforzar su estructura administrativa y operativa. En este contexto, el personal pasó de 175 funcionarios en 2023 a 196 en 2024. En el caso del Maule, el incremento ha sido más leve, enfocado en la incorporación de técnicos especializados en áreas como la gestión de puentes. De igual manera, la región de Los Lagos también ha visto un aumento significativo en su dotación, impulsado por la adquisición de nueva maquinaria y equipos, lo que ha requerido personal adicional para su operación eficiente.

Respecto al Puente Pocoyán, confirmó que, tras la revisión de los proyectos vigentes, se detectó que el puente mencionado no estaba incluido en el mejoramiento de la ruta S-70. Aseguró el compromiso de incorporarlo en una nueva iniciativa para que el proceso de construcción pueda comenzar el próximo año. Explicó que, como es habitual, la etapa de construcción de este tipo de proyectos se inicia con los procesos de expropiación necesarios.

Sobre la zona de Puerto Williams, informó que se han realizado estudios de prefactibilidad relacionados con los proyectos en el lugar, y destacó la importancia de fortalecer la conectividad en esa zona a través del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT). Mencionó que ya se está trabajando en la última etapa para conectar la cordillera Darwin y que se busca establecer un convenio que permita al CMT agilizar su labor. Reconoció que los avances obtenidos hasta ahora no han sido los esperados, por lo que se está evaluando un plan para incorporar recursos adicionales y personal especializado en la construcción de caminos. La intención es actualizar las metodologías utilizadas por el CMT para adaptarlas a las técnicas más

modernas, permitiendo así un desarrollo más eficiente de los proyectos durante este periodo de gobierno.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** reiteró su preocupación respecto a la necesidad de instalar funcionarios de Vialidad en Puerto Williams. Señaló que, aunque se reconoce el progreso lento en la zona, su pregunta no se centraba en los avances de infraestructura, sino en la posibilidad de contar con una instalación permanente de personal de Vialidad en ese territorio.

Destacó que diversos grupos de funcionarios han manifestado su interés en establecerse en la localidad, con el objetivo de promover un desarrollo más eficiente. Subrayó que la presencia de Vialidad en Puerto Williams sería clave para generar avances significativos en una zona geográfica con un alto potencial de desarrollo, más allá de su tamaño actual, con aproximadamente 3.000 habitantes. Solicitó una respuesta clara sobre la factibilidad de establecer una presencia institucional en ese lugar estratégico.

El **Director Nacional de Vialidad** se comprometió a realizar un estudio interno de factibilidad para evaluar la posibilidad de establecer una inspectoría en Puerto Williams. Reconoció que esta opción ya se había discutido previamente.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, sugirió simplificar el "proceso de evaluación" para la instalación de una inspectoría en Puerto Williams, razonando que no es necesario un estudio extenso ni complejo, sino más bien un cálculo práctico sobre la operatividad del personal. Subrayó que no se busca asignar personal sin propósito claro, pero que la creación de una inspectoría en esa zona no debería representar un problema significativo.

Finalmente, solicitó dejar como compromiso, asumido por el Director Nacional de Vialidad, la instalación de una inspectoría en Puerto Williams durante el año 2025.

El **Honorable Senador señor Sandoval** expresó una discrepancia respecto al presupuesto de Vialidad, señalando que, según un análisis comparativo entre los años 2024 y 2025, habría una disminución del 0,4%, equivalente a 9.000 millones de pesos. Esto contrastaría con la afirmación del Director Nacional de Vialidad, quien indicó que el presupuesto se incrementó en un 0,3%.

El **Director Nacional de Vialidad, señor Horacio Pfeiffer**, explicó que, aunque el programa de inversión específica muestra una reducción del 0,4%, el aumento se reflejó principalmente en la administración directa, priorizando pavimentos rurales e infraestructura. De esta forma, en términos generales, el presupuesto muestra un incremento del 0,3%.

El **Honorable Senador señor Sandoval** reconoció que su preocupación radica en que Vialidad no se vea limitada por falta de recursos, dado que siempre hay necesidades adicionales por atender.

Por su parte, el **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, señaló que, aunque el presupuesto no es expansivo, lo relevante es asegurar su ejecución. Destacó que, con una buena ejecución, se podrían abordar otras necesidades que surjan a lo largo del año. Además, afirmó que la Subcomisión está conforme en cuanto se han tomado los resguardos de que la variación global en el presupuesto no afecta las iniciativas de inversión.

**- Sometido a votación el Programa 04 del Capítulo 02, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

El **Honorable Senador señor Sandoval** propuso el acuerdo de solicitar trimestralmente los avances de las obras del proyecto de la Ruta 7. La Subcomisión fue del parecer de apoyar dicha solicitud.

- - -

#### **Programa 06 Dirección de Obras Portuarias**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$142.490.264, lo que implica una variación total de -5,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, informó sobre dos programas de inversión de la Dirección de Obras Portuarias. Presentó un programa relacionado con el subtítulo 31, junto con un nuevo programa enfocado en la mantención y construcción de transbordadores. Para ello, se apoyó en la presentación de diapositivas ([Programa 06](#); [Programa 26](#)) Explicó que la propuesta incluía la separación de ciertos programas de inversión con el objetivo de crear uno específico para transbordadores, dado su impacto en la conectividad de la zona austral del país y la importancia de mantener altos estándares en esa región.

Detalló que el presupuesto relacionado con el subtítulo 31, cubre inversión en bordes costeros, caletas, protección de riberas y conectividad. Hizo presente que, aunque algunas diferencias negativas habían surgido debido a esta reorganización, se mantenía la continuidad presupuestaria conforme a los ejes que la Ministra había presentado en sesiones anteriores. Indicó que la propuesta de ley de presupuesto representaba el 3,3% de la

inversión del Ministerio de Obras Públicas en conservación, infraestructura portuaria y turismo deportivo.

Además, destacó la importancia de las caletas pesqueras y la inclusión de la perspectiva de género, subrayando el compromiso del gobierno en mejorar las condiciones laborales para las pescadoras. Resaltó la necesidad de infraestructura accesible y sostenible, así como la relevancia de obras enfocadas en la adaptación al cambio climático y la resiliencia ante emergencias.

En términos de conectividad, mencionó iniciativas en las regiones de Valparaíso, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes, las cuales incluyen rampas, muelles y refugios. Resaltó el proyecto de Bahía Fildes como un hito relevante, ya que se encuentra adjudicado y en proceso de toma de razón por parte de la Contraloría. Informó también que, en relación con las caletas pesqueras, había 31 iniciativas en desarrollo, de las cuales 20 eran proyectos de arrastre, 12 ya se habían finalizado y 5 estaban en ejecución.

Asimismo, explicó que se están ejecutando 22 kilómetros de proyectos de borde costero con un enfoque en la recuperación de espacios, promoción del turismo y mejora de la calidad de vida. En cuanto a la seguridad ante desastres naturales, señaló que se había desarrollado una cartera de proyectos para responder a los eventos ocurridos en 2023, la mayoría de los cuales ya estaban en ejecución o en proceso de obtener recomendación satisfactoria y presupuesto.

Finalmente, abordó el programa relacionado con los transbordadores. Informó que se estaban enfrentando desafíos importantes para mantener los estándares de conectividad mediante la mantención mayor de las naves, algunas operadas bajo subsidio. Anunció que se están construyendo nuevas embarcaciones en las regiones de Aysén y Los Ríos y que se ha contratado personal adicional para reforzar los equipos existentes en Los Ríos, Los Lagos y Aysén, así como en el nivel central.

En relación con la construcción de barcazas, indicó que ya se había publicado el proyecto para el Lago General Carrera, luego de un proceso extenso que incluyó la obtención de la toma de razón y la aprobación de la consulta de pertinencia ambiental. En cuanto al Lago O'Higgins, mencionó que los documentos finales ya estaban en Contraloría y en proceso de toma de razón.

Para concluir, destacó que la mantención mayor de los transbordadores era una acción habitual de su servicio para cumplir con la normativa de la Autoridad Marítima, garantizando así la conectividad en las regiones que lo requieren.

El **Honorable Senador señor Sandoval** se refirió al trabajo de la Dirección de Obras Portuarias en los bordes costeros. Comentó que en la región de Aysén se habían realizado importantes obras, destacando que Puerto Cisnes se consolidó como un puerto significativo tanto para el cabotaje como para pasajeros. Resaltó que esta instalación era una alternativa relevante debido a que está pavimentada la conexión entre Cisnes y Coyhaique, lo que permite ahorrar horas de navegación hacia Puerto Aysén y Puerto Chacabuco.

Mencionó que el área de Puerto Tranquilo se estaba consolidando como un epicentro de atracción turística en la zona austral, con lugares icónicos como las Capillas de Mármol y el camino a Bahía Exploradora. Sin embargo, la situación del uso del borde costero en la zona es caótica y requiere una intervención significativa para potenciarlo como puerta alternativa de acceso hacia la Laguna San Rafael, un destino turístico de gran valor. Asimismo, recordó que con anterioridad ya se habían hecho presente los problemas relacionados con las concesiones marítimas en la zona, destacando que un proyecto de ley en trámite buscaba traspasar dichas concesiones del Ministerio de Defensa Nacional al de Bienes Nacionales, lo que consideró una medida positiva. Insistió en la importancia de abordar esta situación, dado el potencial turístico estratégico de la región.

Respecto a las barcazas, celebró los avances logrados y manifestó su interés en seguir de cerca el proceso de construcción. También expresó su preocupación por el estado de "La Pilchera", mencionando que esperaba su traspaso del Ministerio del Interior a la Dirección de Obras Portuarias. Comentó que dicha barcaza había estado en reparaciones durante varios años, pero, a pesar de los arreglos recientes, sufrió daños nuevamente debido a una manipulación indebida, afectando sus motores. Informó que la barcaza había estado varada en Puerto Ibáñez por aproximadamente dos años y que la única alternativa disponible era una barcaza privada, la "Chelenco", que no contaba con comodidades para los pasajeros. Explicó que, en respuesta a esta situación, los viajeros eran trasladados en un bus dentro del transbordador más pequeño.

Por último, manifestó su interés en que el Director lo mantuviera informado sobre los procesos de licitación y adjudicación del proyecto de construcción de las nuevas barcazas.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó al director sobre el subtítulo 31 de la Dirección de Obras Portuarias. Mencionó que había una disminución del 5,3% en ese apartado y expresó que no había quedado claro el motivo

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, agradeció los proyectos comprometidos que estaban incluidos en la cartera de inversiones. Destacó que estos proyectos se

habían trabajado en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, mencionando específicamente la caleta Pellines y la reposición de las grúas en el puerto de Maguillines, compromisos asumidos por el director nacional de la DGOP.

Argumentó que estos proyectos demostraban la necesidad de crear una dirección regional para las regiones del Maule y O'Higgins, debido a la creciente cartera de proyectos y los requerimientos que estaban surgiendo.

El **Director de Obras Portuarias, señor Ricardo Trigo**, respondió a las consultas realizadas. Confirmó que coincidía con la apreciación del Senador señor Sandoval respecto a Puerto Tranquilo. Informó que se había instruido al equipo regional para retomar el tema y que estaban realizando estudios internos con el fin de agilizar el proceso, evitando recurrir a consultorías externas. Explicó que se buscaba obtener resultados de ingeniería de detalle lo más pronto posible, para así postular el proyecto a las redes correspondientes y concretar la intervención en el sector, dado su potencial turístico y su relevancia para la calidad de vida de la comunidad.

En relación con la barcaza "Pilchero", indicó que esta estaba bajo la administración de la delegación y que se habían sostenido conversaciones para que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) la recibiera, con el objetivo de ponerla en condiciones óptimas para operar. Subrayó la importancia estratégica de la barcaza como nave de reemplazo en el trayecto de navegación y confirmó que el Ministerio estaba comprometido a restaurarla para que pudiera prestar el servicio necesario. Además, señaló que, aunque ya se había realizado una mantención con aportes del Ministerio, la nave sufrió daños debido a una operación incorrecta, por lo que estaban trabajando para resolver la situación a la mayor brevedad.

En cuanto a la consulta del Diputado señor Sauerbaum sobre la baja en el subtítulo 31, aclaró que no se trataba de una reducción, sino de un reordenamiento presupuestario. Aseguró que el presupuesto de continuidad permanecía intacto. Destacó que, al sumar el programa de barcasas, había un aumento en la inversión.

Respecto a los compromisos en la región del Maule, confirmó que las grúas serían licitadas, tal como se comprometió con el Director General y los usuarios. Añadió que la grúa que estaba en conservación ya había sido entregada a los pescadores, quienes se encontraban utilizándola para mejorar sus labores.

Por último, informó que se estaba avanzando en la conformación de una dirección regional para el Maule. Mencionó que estaban en proceso de contratación de personal y en un concurso para incorporar a un ingeniero

civil calculista que se encargue de los proyectos administrativos. Expresó su intención de que la nueva dirección regional quedara completamente conformada antes de que finalizara el año 2024.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** recordó la incorporación de una glosa en el presupuesto anterior, que permitía el traspaso de fondos desde los Gobiernos Regionales a empresas públicas.

**El Director de Obras Portuarias** confirmó la existencia de una glosa que permite a los gobiernos regionales transferir fondos a empresas públicas, incluyendo proyectos relacionados con puertos, siempre que se acuerde con los respectivos gobiernos regionales. Explicó que, actualmente, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) no tiene facultades legales para invertir en puertos, ya que dicha responsabilidad recae en las empresas portuarias que se constituyeron en su momento. A pesar de esta limitación, indicó que el MOP estaba interesado en apoyar el desarrollo de los puertos y que se habían llevado a cabo conversaciones con el Director General para explorar formas de colaboración. Mencionó que algunos puertos concesionados por empresas públicas, como Chacabuco, y los ubicados en la región de Los Lagos y Magallanes, enfrentaban dificultades debido a que su rentabilidad no permitía financiar las obras necesarias para mejorar sus operaciones, como la carga, descarga y almacenaje, y para aumentar y diversificar el flujo de carga en estos puntos.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** comentó que aperturas de este tipo son especialmente útiles en la respuesta a emergencias en el borde costero. Añadió que, en el caso de algunos puertos, es la única vía para seguir progresando.

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 06, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

### **Programa 07 Dirección de Aeropuertos**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 151.958.739, lo que implica una variación total de -0,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Silva,** presentó un informe sobre las líneas programáticas y desafíos de la Dirección de Aeropuertos, destacando que es una de las más recientes del Ministerio de

Obras Públicas. Para lo anterior, se apoyó en diapositivas (Programas [07](#) y [37](#)). Explicó que, dado que la aviación en Chile tiene poco más de 100 años, la creación de esta dirección fue un desarrollo natural y relativamente reciente.

Mencionó que la Dirección trabaja actualmente en ocho ejes programáticos, incluidos los planes maestros que guían la expansión futura de los aeropuertos, lo que a menudo implica procesos complejos como expropiaciones. En el área de concesiones, señaló que colaboran estrechamente con la Dirección General de Concesiones, proporcionando los lineamientos para el desarrollo y gestión de los aeropuertos del país.

Luego, se refirió a la importancia de la infraestructura redundante, explicando que los grandes aeropuertos del país cuentan con pistas separadas para carreteo y despegue, lo cual es clave para la eficiencia y seguridad de las operaciones. También destacó los esfuerzos para obtener la certificación OACI, una norma internacional de seguridad aeroportuaria, indicando que la meta es que todos los aeropuertos del país logren esta certificación.

En cuanto a zonas aisladas, enfatizó las dificultades para construir en lugares remotos como Puerto Toro o la Antártica chilena, comparando estas situaciones con la infraestructura más accesible en ciudades como Santiago.

Como otro eje estratégico, mencionó los “puntos de posada”, una iniciativa para establecer áreas de aterrizaje para helicópteros en emergencias, tanto para incendios como para evacuaciones médicas.

La Directora también se refirió a los desafíos relacionados con Chile insular, explicando que la situación de lugares como Isla Mocha difiere de las regiones más extremas, como la Antártica o Magallanes.

En términos presupuestarios, indicó que el presupuesto de la dirección experimentará una leve reducción del 0,6%. Sin embargo, señaló que hace tres años el presupuesto había triplicado su monto, lo que justificaba la disminución, ya que el personal actual se ha mantenido sin grandes cambios. A pesar de ello, la Directora aseguró que la ejecución presupuestaria supera el 64% y se espera alcanzar el 100% al final del año.

Entre los hitos para el próximo año, destacó el plan Antártico, que incluye la mejora de las plataformas en la base Teniente Marsh, la normalización del aeropuerto de Mataverí en Isla de Pascua y la modernización del área de movimientos en el aeropuerto de Balmaceda. Además, subrayó la importancia de las consultorías para preparar futuros proyectos y los puntos de posada para helicópteros.

A continuación, detalló la distribución del presupuesto para 2025: un 12% se destinará a la zona norte, un 32% a la macrozona centro, un 16,6% a la macrozona sur y un 37,6% a la macrozona austral. En total, la dirección ejecutará 86 iniciativas que incluyen proyectos de arrastre y nuevos, enfocados en conservación y normalización.

Comentó que, en línea con los ejes ministeriales, la Dirección trabaja en temas de integridad territorial, conectividad, seguridad ante desastres naturales y compromiso con el medioambiente. Destacó la importancia de la conservación mediante administración directa, lo que permite realizar reparaciones rápidas y necesarias, como arreglos de cercos y baches. Explicó que los cercos son esenciales no solo para evitar accidentes con animales, sino también para prevenir el ingreso ilegal de personas, como sucede en el aeropuerto de Arica.

El **Honorable Senador señor Sandoval** consultó por la renovación del sistema de aterrizaje instrumental en el aeródromo de Balmaceda. Además, solicitó información sobre la licitación recientemente fallida en la zona.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Silva**, comprometió remitir la información solicitada.

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 07, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, **Honorable Senador señor Sandoval** y los **Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda**.

- - -

#### **Programa 09 Dirección General de Obras Públicas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 46.546.314, lo que implica una variación total de -44,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín**, hizo presente que, se trata esencialmente de un presupuesto que da continuidad a las labores que venía desarrollando el Servicio. Se enfocó particularmente en el Subtítulo 24 de transferencias corrientes, donde se observa una reducción significativa debido a un gasto programado para el año en curso en colaboración con el BID, lo que genera un arrastre para el año 2025.

Además, destacó una disminución relevante en el Subtítulo 33 transferencias de capital, específicamente en el ítem 03, relacionado con las transferencias del Fondo de Infraestructura (FIDE), lo que permitía cumplir con las partidas de arrastre correspondientes a otros servicios.

En cuanto a las definiciones generales, destacó la modernización de los procesos de contratación de obras públicas, la adaptación al cambio climático, la reducción del riesgo de desastres, los desafíos en la gestión y la reactivación económica como parte del lineamiento estratégico de la Dirección General de Obras Públicas, a través de sus diversas direcciones operativas y estratégicas. Mencionó que la señora Ministra de la Cartera y el señor Subsecretario de Obras Públicas, han propuesto una línea de trabajo centrada en la reactivación económica y la modernización de procesos. Destacó el esfuerzo realizado a finales de 2023 con un Plan de Licitaciones que permitió avanzar de manera más sostenida en 2024, alcanzando la meta de 680 licitaciones, las cuales comenzaron a materializarse a inicios de este año.

Por otra parte, comentó que en materia de gestión de contratos se presentaron situaciones asociadas a los reglamentos internos, las cuales exigían ciertos cambios normativos. Mencionó que este trabajo fue llevado a cabo en colaboración con la Fiscalía Ministerial y el equipo de la Dirección General, con el objetivo de atender las necesidades de la industria, especialmente las que se hicieron más evidentes en los años 2022 y 2023, debido a la quiebra de muchas empresas afectadas por la pandemia. En particular, señaló las dificultades que enfrentaron con siete contratos abandonados en la Región de Aysén, que lograron superar gracias a medidas como la extensión de vigencia de las empresas constructoras, permitiendo su participación en la categoría siguiente superior, y, de este modo, aumentar el número de empresas en las licitaciones.

En relación con lo anterior, destacó que la cantidad de contratos sin oferentes había disminuido significativamente en el año en curso y que estaban abordando la continuidad de las iniciativas a través de reevaluaciones. Añadió que, no se dejarían de financiar proyectos importantes, sobre todo en la Patagonia Austral.

También se refirió a las incorporaciones en el Registro de Contratistas por especialidades para los servicios sanitarios rurales como una medida orientada a la reactivación, mejorando con ello la cantidad de contratistas necesarios para las licitaciones.

Hizo presente que la curva que mostró el señor Subsecretario anteriormente, y que va en directa relación con la reactivación, tiene que ver con un trabajo que encabezó particularmente la Dirección de Planeamiento del Ministerio en conjunto con la Dirección de Presupuestos, que permitió al mes de febrero de este año tener un porcentaje relevante de la identificación presupuestaria. Enfatizó que dicho trabajo marca una diferencia importante de un 30% en la identificación presupuestaria respecto al año 2023, que ha permitido acelerar los pagos para agilizar la ejecución presupuestaria, siendo una señal muy potente para la industria.

Enseguida mencionó el lanzamiento de la nueva Política de Sostenibilidad impulsada por el gobierno y el Ministerio de Obras Públicas. Resaltó también la actualización de los Planes de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático, realizados tanto por la Dirección General de Obras Públicas como por la Dirección General de Aguas.

En cuanto a la reconstrucción, indicó que más del 90% de las obras ya habían sido ejecutadas, especialmente en la zona centro-sur del país, desde la Región de Valparaíso hasta la Región de Ñuble. Relevó la importancia del trabajo coordinado con los municipios de la cuenca del Mataquito y la gobernanza establecida para avanzar en una mesa de trabajo liderada por la Jefa de la Cartera junto con la gobernadora regional, que permitió definir y orientar la cartera específica de cada una de las afectaciones, en colaboración con la Dirección de Vialidad y la Dirección de Obras Hidráulicas.

Finalmente, comentó que la Dirección General de Obras Públicas se ha enfocado en dos grandes áreas: la reactivación económica y la mejora de la gestión de los contratos, trabajando de manera coordinada con las distintas áreas internas para agilizar procesos. Además, subrayó la importancia de la infraestructura sostenible y el compromiso adquirido por el país en esta materia.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** reconoció el trabajo realizado en materia de reconstrucción, en particular en la Región del Maule. Consideró que la mesa de trabajo fue una experiencia positiva, reconociendo que, aunque la crisis fue compleja, se logró abordar de manera adecuada, escuchando a los actores involucrados, incluidas las autoridades comunales, los gremios, los agricultores y los vecinos, quienes siempre demandan mayor celeridad en los procesos.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** solicitó que el Director General profundizara respecto a la disminución en la transferencia de FIDE. Preguntó cuál era la razón detrás de esta reducción, cuestionando si el programa no había sido eficiente, si no se había podido ejecutar, o si existía algún otro motivo.

El **Director General de Obras Públicas señor Olguín** explicó que la reducción estaba relacionada con el Subtítulo 24 de transferencias corrientes y que esto se debía a que en el año 2024 se está realizando un gasto vinculado a un estudio que se llevó a cabo en colaboración con el BID. Aclaró que esta disminución no era permanente, sino que estaba vinculada a un arrastre para el año 2025, y esa era la razón principal de la reducción.

- **Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 09, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

#### **Programa 10 Fiscalía Ministerio de Obras Públicas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 4.478.531, lo que implica una variación total de -0,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

La [Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, Eliana Muñoz](#), presentó brevemente el presupuesto de la fiscalía para el próximo año, destacando que se trata de un presupuesto de continuidad, sin cambios relevantes en su estructura.

Explicó que la fiscalía es el servicio jurídico del Ministerio, encargado de garantizar la legalidad de los actos administrativos, incluyendo la supervisión de obras importantes y algunas empresas públicas y sanitarias. También se encarga de la gestión de sumarios, especialmente aquellos de relevancia pública, o relacionados con acoso laboral y sexual.

En términos presupuestarios, señaló que no habrá nuevas contrataciones ni incrementos significativos, registrándose solo una variación del -0,6%. En bienes y servicios de consumo (subtítulo 22), no habrá cambios, y la principal diferencia se encuentra en el subtítulo 29, con una reducción del 36% debido a una inversión realizada el año anterior en un vehículo fiscal. Finalmente, aseguró que la entidad se compromete a mantener la calidad de los servicios con los mismos recursos disponibles.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, agradeció la presentación de la Fiscal del Ministerio de Obras Públicas y aprovechó la instancia para hacer una observación sobre las demoras en la gestión administrativa durante las situaciones de emergencia vividas en la región del Maule.

Mencionó que, aunque entiende que la fiscalía debe asegurar que los actos administrativos cumplan con los procedimientos legales, durante las emergencias hubo dificultades significativas en la tramitación de los decretos, lo que provocó, por ejemplo, retrasos en los pagos a contratistas. Reconoció que el trabajo conjunto entre la fiscalía, la región y el Ministerio fue esencial, pero subrayó la necesidad de afinar los tiempos de respuesta en el futuro. En definitiva, si bien no atribuyó toda la responsabilidad a la fiscalía, enfatizó que debe mejorarse la coordinación entre las diversas partes involucradas.

La **Fiscal del Ministerio de Obras Públicas** destacó que lograron gestionar las emergencias del 2023 mediante un trabajo coordinado entre la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), Vialidad, la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) y la Fiscalía.

El **Honorable Senador señor Sandoval** inquirió sobre los contratos que se liquidan anticipadamente y se judicializan, particularmente en proyectos de inversión en obras públicas. Expresó su preocupación por la duración de estos procesos, que pueden ser extremadamente largos.

La **Fiscal del Ministerio de Obras Públicas** confirmó que la Fiscalía coordina la defensa judicial del Ministerio, un proceso que están buscando consolidar como un departamento debido a su creciente volumen, con aproximadamente 860 causas en conjunto con el Consejo de Defensa del Estado.

Destacó que los términos anticipados de contratos representan uno de los mayores desafíos, ya que afectan tanto la ciudadanía como el resguardo del patrimonio fiscal. Explicó que están trabajando en mejoras normativas para agilizar la entrega de pagos retenidos a trabajadores y, cuando corresponde, la gestión de pagos a los liquidadores en casos de liquidaciones forzosas.

Finalmente, informó sobre un avance relevante relacionado con la gestión de emergencias. Mencionó, siguiendo la sugerencia del sectorialista encargado de la DIPRES, que se pretende incorporar una glosa específica para emergencias.

El **Honorable Senador señor Sandoval** expresó su preocupación respecto a las liquidaciones anticipadas de contratos de obras públicas, destacando las graves consecuencias que estos procesos pueden generar. Subrayó que, además del impacto en las remuneraciones de los

trabajadores, una situación crítica ocurre con los compromisos que las empresas contratistas mantienen con terceros prestadores de servicios, quienes a menudo quedan en una situación de indefensión al no recibir los pagos acordados.

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 10, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.

---

### **Programa 11 Dirección de Planeamiento.**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 9.018.358, lo que implica una variación total de 0.6%, respecto del presupuesto del año en curso.

A modo de introducción, el [Director de Planeamiento, señor Danilo Núñez](#), explicó que la Dirección Nacional de Planeamiento, aunque cuenta con pocos recursos, ha generado grandes proyectos para el país, como el Metro de Santiago y el sistema de agua potable rural. También, destacó que ha desarrollado múltiples instrumentos de planificación estratégica, colaborando estrechamente con otros servicios y siendo un ente de apoyo a todas las direcciones. Además, indicó que participa en las asignaciones presupuestarias y en la generación de convenios de programación y otras actividades.

Luego, informó que, para el año 2025, el presupuesto es de continuidad y asciende a 8.888 millones de pesos, y aclaró que tiene una reducción de 55 millones en comparación con el año anterior, debido a que ya se realizó una inversión en informática.

Explicó que la Dirección se enfoca en la generación de planes de infraestructura a largo plazo y a mediano plazo, y que, en colaboración con los gobiernos regionales y municipios, trabajan para la preparación del presupuesto anual.

Además, destacó que en la actualidad existen 12 convenios de programación con diversas regiones y que la Dirección y el Ministerio de Obras Públicas, aportan recursos para generar planes de inversión específicos a proyectos específicos. Además, mencionó que se está desarrollando el Plan Nacional de Infraestructura Pública 2025-2055, que debería trascender los gobiernos de turno y garantizar la continuidad de los proyectos, independientemente de las autoridades vigentes.

Por otro lado, mencionó, que se está discutiendo el sistema hídrico nacional y de transporte, con la participación del sector privado, consultoras e instituciones académicas, como la Universidad Católica. Agregó que se está trabajando en el Plan Nacional de Inversión Pública, en la gestión y coordinación del proyecto de Ley de Presupuestos 2026, y la implementación de una guía ministerial para convenios de programación con participación regional.

Asimismo, comentó que la Dirección está realizando estudios sobre amenazas y vulnerabilidades frente al cambio climático y desastres naturales, en conjunto con la Dirección General de Obras Públicas.

Posteriormente, destacó la creación de un observatorio de infraestructura para dar visibilidad a los productos estratégicos del Ministerio de Obras Públicas. A modo de ejemplo, mencionó que los documentos entregados incluían un código QR que permite acceder a la información digitalmente. También afirmó que se realizan estudios para las regiones, por ejemplo, sobre transporte para mejorar la conectividad en la región de Valparaíso y estudios hídricos e innovadores sobre infraestructura basada en la naturaleza, como plantas desaladoras.

Añadió que se van a realizar estudios sobre transporte en las regiones Metropolitanas y de Aysén, con el objetivo de mejorar la conectividad y logística. En este sentido, subrayó la importancia de la planificación y el crecimiento del país en términos de infraestructura terrestre y portuaria, destacando la relevancia en la coordinación con otras instituciones, como el Ministerio de Transporte.

También, comentó que se está iniciando el estudio sobre la demanda de transporte interregional en la macrozona austral, que incluiría las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, y remarcó la relevancia que podría tener el hidrógeno verde. Además, se refirió a un estudio de análisis intermodal de carga nacional, para optimizar la transferencia de productos mediante la intermodalidad de ferrocarril y camión, sobre todo en el norte del país.

Finalmente, afirmó que existen proyectos de análisis de amenazas de remoción en masa y de inundaciones, aspectos clave frente a desastres naturales. También destacó la importancia de determinar el empleo indirecto generado por los proyectos del Ministerio de Obras Públicas, además de los empleos directos ya contabilizados, y el trabajo en la revisión de umbrales de tránsito para la evaluación social de proyectos, en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** confirmó que el presupuesto es de continuidad, sin mayores variaciones.

Enseguida, el **Honorable Diputado señor Sauerbaum** señaló que en la Región del Ñuble hay un grave problema en relación con el proyecto del Embalse Punilla, cuya construcción fracasó cuando la empresa Astaldi quebró. Explicó que, posteriormente, se iba a realizar una nueva licitación, pero el gobierno decidió reducir el tamaño del embalse. Luego de un año y medio de deliberación, continuó, se optó por mantener el tamaño original. En relación a lo anterior, consideró que, debido a esta decisión equivocada, la región de Ñuble, una de las más pobres del país, no contaría con su proyecto emblemático, que debía regar 60.000 hectáreas, beneficiar a 5.000 pequeños agricultores y generar 93 megawatts de energía eléctrica. Lamentó que, como consecuencia de estas malas decisiones, la primera piedra del proyecto no se colocaría hasta el año 2026.

Además, solicitó una evaluación del Plan Director de Infraestructura 2010-2025 y preguntó sobre el estado de la Política Nacional de Embalses, que incluye 26 proyectos, si estos siguen proyectados y cuál es el estado de avance de los mismos.

A continuación, el **Honorable Senador señor Sandoval** preguntó sobre la competitividad portuaria entre Perú y Chile, y cómo la nueva ley de cabotaje, en proceso de tramitación, podría influir en el sistema de demanda de cargas del país.

También expresó su interés sobre los corredores bioceánicos, y estimó que el entusiasmo por estos había disminuido en los últimos años. Mencionó específicamente el corredor que conecta Comodoro-Rivadavia con Puerto Chacabuco, un camino cuya pavimentación está detenida hace 30 años.

Luego, se refirió al servicio bimodal Yungay-Edén-Natales, que ha experimentado un fuerte incremento en el número de usuarios, y subrayó su relevancia para la conectividad de la región de Magallanes.

Por último, también valoró el trabajo en la conservación de las rutas, la pavimentación de la Ruta 7, los miradores paisajísticos de la región, y sugirió la evaluación de una ruta alternativa entre Chile Chico y el Valle de Chacabuco, dado que podría mejorar el circuito turístico de la zona austral.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** solicitó que se cumpla con el compromiso de enviar la información relacionada con el proyecto del hidrógeno verde.

Posteriormente, remarcó la importancia del estudio sobre la demanda de transporte interregional en la macrozona sur, y consideró que la región de Magallanes, a pesar de su diversidad productiva, sigue siendo poco competitiva debido a la falta de conectividad con el resto del país. Por

lo anterior, subrayó la necesidad de una carretera marítima y pidió más detalles sobre los planes para mejorar la conectividad de la región.

Junto con agradecer las preguntas y el debate, el **Director de Planeamiento** señaló que el tema del Embalse Punilla será respondido por el Director General de Concesiones, y que los puntos sobre el Plan de Embalses lo abordarán la Directora de Obras Hidráulicas.

Luego, comentó que los estudios de infraestructura se desarrollarán durante el año 2025 y algunos finalizarán en 2026, y serán liderados por las direcciones de planeamiento regionales respectivas. Indicó que, en el caso de la Región de Aysén, el análisis de la infraestructura de transporte e impacto en áreas urbanas está a cargo de un equipo con gran experiencia. Preciso que dos de los funcionarios que generan los planes de estudio en dicha región han trabajado en ella desde los años 80. Añadió que ese equipo puede presentar los términos de referencia de dichos estudios.

Respecto a la competencia portuaria con Perú, mencionó que el puerto de Chancay, como apoyo al puerto de Callao, generó un debate interno sobre la planificación de los puertos en Chile. Explicó que el Plan Director de Transporte no solo incluía estudios del Ministerio de Obras Públicas, sino que también incorporaba la visión del sector privado, considerando tanto puertos públicos como privados. Además, subrayó que los puertos crecen en función de la demanda, por lo que no hay una planificación a largo plazo de 30 años. Sin embargo, estimó que el plan en desarrollo, que concluiría en 2025, busca coordinar con las instituciones que operan en puertos y ferrocarriles en el norte, centro y sur del país, para asegurar una visión a largo plazo.

En cuanto a los corredores bioceánicos, destacó que Chile ha realizado estudios sobre esta materia desde los años 70 y 80, y que en el norte del país casi el 100% de las rutas ya están pavimentadas, respondiendo a la creciente demanda. Agregó que en el sur del país es necesario continuar con estudios para entender el avance o retraso de los corredores bioceánicos.

Por último, consideró que estos estudios no solo sirven como insumo para las direcciones del Ministerio, sino también para el diálogo académico y la toma de decisiones, especialmente en la firma de convenios de programación. Estos convenios, precisó, son esenciales para diseñar una política pública que trascienda gobiernos y autoridades, tanto en Magallanes como en otras regiones del país. Se comprometió a entregar la información solicitada por el diputado Bianchi.

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 11, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la**



**Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

---

**Programa 12  
Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 357.902.430, lo que implica una variación total de 0,8%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Obras Hidráulicas que se contiene en el debate precedente:

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 12, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

---

**Programa 13  
Dirección de Contabilidad y Finanzas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 11.623.539, lo que implica una variación total de 1,9%, respecto del presupuesto del año en curso.

La **Directora de Contabilidad y Finanzas, señora Ximena Pérez Muñoz**, presentó un resumen de la gestión de su dirección. Destacó que es un servicio transversal, encargado de coordinar y realizar los pagos a contratistas, proveedores, honorarios y remuneraciones para los 10.000 funcionarios del Ministerio. Además, presta asesoría financiera, contable y presupuestaria a todas las direcciones del MOP.

Subrayó el compromiso de su equipo de 350 funcionarios distribuidos a nivel nacional, trabajando en colaboración cercana con la Dirección General, la Fiscalía y la Dirección de Planeamiento. Informó que el presupuesto de la dirección se mantendrá como uno de continuidad, con un pequeño aumento destinado a mejorar la gestión informática del servicio.

Resaltó la magnitud de su labor, explicando que el MOP maneja uno de los presupuestos más grandes del Estado en materia de inversión, lo que implica gestionar más de 85.000 pagos anuales. Para este año ya han realizado cerca de 50.000 gestiones de pago.

Finalmente, señaló que la dirección busca optimizar los tiempos de pago, logrando reducir el promedio de 15,7 días el año pasado a 15,4 días actualmente. Mencionó también que realizan encuestas de satisfacción entre sus usuarios para mejorar continuamente. Los pilares de gestión incluyen la digitalización de procesos, el fortalecimiento de equipos y el liderazgo, y la colaboración interna para mejorar la eficiencia.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** destacó la importancia del trabajo que realiza la Dirección de Contabilidad y Finanzas del MOP. Reconoció que a menudo se subestima la relevancia de estos servicios internos, ya que la atención tiende a centrarse en áreas más visibles como Vialidad. Sin embargo, subrayó que el funcionamiento integral del Ministerio depende de la coordinación entre todas las áreas, desde la fiscalía y la gestión presupuestaria hasta la contabilidad y las finanzas, especialmente en situaciones de emergencia.

**El Honorable Senador señor Sandoval** felicitó al equipo de la Dirección de Contabilidad y Finanzas por su destacada gestión, resaltando que cumplen con las normas de pronto pago en menos de 30 días. Subrayó que alcanzar un promedio de pago en 15,4 días es un logro significativo y que probablemente posiciona al Ministerio de Obras Públicas como uno de los pocos ministerios con pagos oportunos.

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 13, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

#### **Programa 14 Infraestructura para el Buen Vivir**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 396.794.786, lo que implica una variación total de -4,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

El [Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín](#), expuso que el Programa de Infraestructura para el Buen Vivir se trata de un programa de continuidad con una alta inversión. Explicó que la reducción del 4,1% se debía a que las iniciativas se redistribuían en el resto de las carteras de los servicios. Señaló que el programa Buen Vivir tiene como objetivo abordar las necesidades y requerimientos de los territorios comprendidos entre la Región del Biobío y la Región de Los Lagos.

Entre los logros alcanzados en el marco del Programa, destacó que, en el Subtítulo 33, ítem 02, se habían coordinado 403 contratos de obra

en cuatro regiones en colaboración con la Secretaría General de la Presidencia, de los cuales el 26% ya estaban finalizados. Además, mencionó la construcción de 856 kilómetros de caminos rurales y la instalación de 2.959 nuevos arranques de servicios sanitarios rurales en la Araucanía. También resaltó la mejora en las capacidades administrativas, técnicas y operativas para la administración directa de la Dirección de Vialidad en las provincias de Arauco y Malleco, así como el avance del 61% en la construcción del Puente Chichintahue en el Alto Biobío.

Luego, informó que se habían suscrito 17 convenios con universidades públicas, por un monto de M\$83.000.000, para acelerar la inversión en proyectos, especialmente en servicios sanitarios rurales. Asimismo, anunció la próxima firma de un convenio con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), que aportaría más de un millón de dólares no reembolsables para fortalecer la capacidad técnica en la elaboración de proyectos en las regiones de Los Ríos y Los Lagos.

Para el año siguiente, estimó que se proyecta ejecutar una cartera de inversiones del Ministerio por un valor de M\$358.000.000, de los cuales el 58% estaría focalizado en la Araucanía. También mencionó la implementación de convenios de transferencia a otras instituciones públicas, por un monto de M\$38.000.000; la ejecución de contratos para la construcción de 850 kilómetros de caminos rurales e indígenas, y la instalación de 1.421 nuevos arranques de servicios sanitarios rurales.

Igualmente, destacó la implementación de un modelo de gestión y relacionamiento para territorios de alta complejidad, mencionando que, gracias a este protocolo de trabajo, no se habían enfrentado complicaciones para el desarrollo de los contratos en áreas con mayores grados de conflictividad, lo que consideró un éxito de la forma en que se abordaba el tema en el territorio.

Finalmente, mencionó que el Programa Infraestructura para el Buen Vivir se estaba integrando en la planificación de la infraestructura a largo plazo con una perspectiva de 10 años y que se encuentra a cargo de la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas. Indicó que los recursos de dicho Plan para el año 2025 se financiarían mediante los subtítulos 33, ítem 02 y 03, que corresponden al Plan de Inversiones del Ministerio y a los Convenios con Universidades Públicas y Municipios, respectivamente. Agregó que el presupuesto detallado incluye M\$358.000.000 distribuidos entre los servicios correspondientes, como la Dirección de Vialidad con M\$252.000.000, la Dirección de Obras Hidráulicas con M\$12.000.000, y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales con M\$67.000.000, entre otros.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** preguntó a la Dirección de Presupuestos (DIPRES), si el Programa había sido

efectivamente evaluado. Señaló que los diputados y senadores de la zona lo valoraban negativamente, lo que lo llevó a cuestionar si el gobierno, en su proceso de recortes presupuestarios, también lo habría estimado así, al pretender hacer recortes en aquellos programas mal ejecutados.

Asimismo, solicitó que se informara cuánto se había gastado en asesorías técnicas autorizadas bajo la glosa 8 durante el año 2024, detallando qué instituciones -tanto públicas como privadas- habían sido contratadas y qué proyectos se habían recomendado para asignación, junto con sus respectivos códigos BIP.

El **Honorable Senador señor Sandoval** expresó su opinión favorable respecto a la Corporación Andina de Fomento (CAF), considerándola una buena alternativa para complementar recursos. Señaló que Chile se había incorporado a la CAF recientemente y que esta ya tenía presencia en el país. Relacionó este tema con el Programa de Infraestructura para el Buen Vivir y mencionó que la CAF había suscrito un convenio para abordar problemas en el litoral de la Región de Aysén, específicamente en localidades como Melinca, Puerto Aguirre, Caleta Andrade y Estero Copa, donde alrededor de 12.000 personas carecían de sistemas de saneamiento, agua potable y alcantarillado. Comentó que la situación en Melinca era especialmente crítica, al ser un centro de desarrollo pesquero relevante. Solicitó información sobre lo que se estaba haciendo en este ámbito y recomendó que se explorara más el potencial de la CAF, ya que contaba con recursos significativos que podrían ser útiles en ese contexto.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** apoyó la sugerencia del Honorable Senador señor Sandoval, considerando que había un amplio abanico de trabajo con la CAF. Propuso incluir esta información en la discusión en el seno de la Comisión Mixta de Presupuesto y avanzar en las líneas de trabajo sugeridas.

La Subcomisión Mixta, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorable Senador señor Sandoval, y Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda, acordó requerir la información aludida sobre las acciones que se están tomando respecto a la falta de sistemas de saneamiento, agua potable y alcantarillado, para ser analizada durante la Comisión Mixta.

El **Director General de Obras Públicas, señor Boris Olguín** confirmó que la CAF era una vía positiva y que habían encontrado una excelente disposición por parte de dicha entidad, en especial en lo relacionado con los servicios sanitarios rurales. Informó que acababan de suscribir un convenio enfocado en estos servicios para las regiones de Los Ríos y Los Lagos, y mencionó que había un proyecto específico en la Región de Aysén, relacionado con el diseño de ingeniería para solucionar problemas de infraestructura. Explicó que el convenio incluía fondos no reembolsables y

que, si el gobierno lo consideraba necesario, podrían acceder a créditos como una fuente alternativa de financiamiento para acelerar el progreso en estos territorios.

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 14, fue aprobado por la mayoría de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi y Sepúlveda. Y con la abstención del Honorable Diputado señor Sauerbaum.

---

### **Programa 23**

#### **Administración de Infraestructuras-Dirección de Obras Hidráulicas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$11.884.391, lo que implica una variación total de -3,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Obras Hidráulicas que se contiene en el debate precedente:

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 23, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.

---

### **Programa 24**

#### **Administración de Infraestructura-Dirección de Vialidad**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$16.695.943, lo que implica una variación total de 17,9%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Vialidad que se contiene en el debate precedente:

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 24, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.

---

### **Programa 26**



### **Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 17.580.498.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Obras Portuarias que se contiene en el debate precedente:

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 26, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

---

### **Programa 34**

#### **Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Vialidad**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 213.350.844, lo que implica una variación total de 6,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por el Director de Vialidad que se contiene en el debate precedente:

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 34, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

---

### **Programa 37**

#### **Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Aeropuertos**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 4.374.173 lo que implica una variación total de 19,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto oportunamente por la Directora de Aeropuertos que se contiene en el debate precedente:

**- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 37, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

### Capítulo 03

#### Programa 01

#### Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 1.344.919.560, lo que implica una variación total de 0,6%, respecto del presupuesto del año en curso.

El [Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez](#), comenzó respondiendo preguntas pendientes de sesiones anteriores. Sobre el embalse Punilla, explicó que fue licitado en 2021 y actualmente se encuentra en fase de recepción de ofertas, programada para diciembre de este año. Aclaró que en enero de 2025 se recibirá la oferta económica y a partir de ese momento se adjudicarán las obras para dar inicio a la ejecución. Sánchez destacó que la ingeniería del proyecto ya está avanzada y que se emitirán circulares aclaratorias para incluir nuevas obras de mitigación que no se habían contemplado inicialmente.

En relación con el aeropuerto de Punta Arenas, detalló que el proyecto de ampliación de la terminal responde a un compromiso del Presidente Boric para anticipar el aumento de la demanda, debido al auge del hidrógeno verde en la región. Este aumento podría haber detonado las obras en 2032 según el contrato original, pero por condiciones y ajustes contractuales se han podido adelantar los trabajos para comenzar en 2025, duplicando la capacidad de la terminal. El objetivo es evitar que la infraestructura quede rezagada frente al crecimiento esperado de los flujos de pasajeros y la actividad económica.

También abordó una preocupación del Diputado señor Naranjo sobre el sistema APR de Copihue, que podría verse afectado por la construcción de una rampa vinculada a una pasarela. Aseguró que ya se está realizando una modificación del proyecto para evitar cualquier impacto en el APR y que se notificará a los vecinos para garantizarles que el sistema no será interrumpido. En caso de que ocurra alguna afectación, el contrato prevé la reposición del sistema, asegurando su funcionamiento continuo.

Finalmente, el Director comentó sobre la utilización del artículo 101 de la ley de reajuste del sector público, que ha permitido desarrollar obras urgentes. Citó como ejemplo una intervención en la región de Antofagasta, donde se instaló un pórtico en la avenida Salvador Allende para evitar el paso de camiones que no respetaban las leyes de tránsito, generando alta accidentabilidad. Gracias a esta medida, se logró controlar el acceso, mejorando significativamente la seguridad vial en la zona.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó por la autorización del proyecto de caletera para el hospital de Curicó.

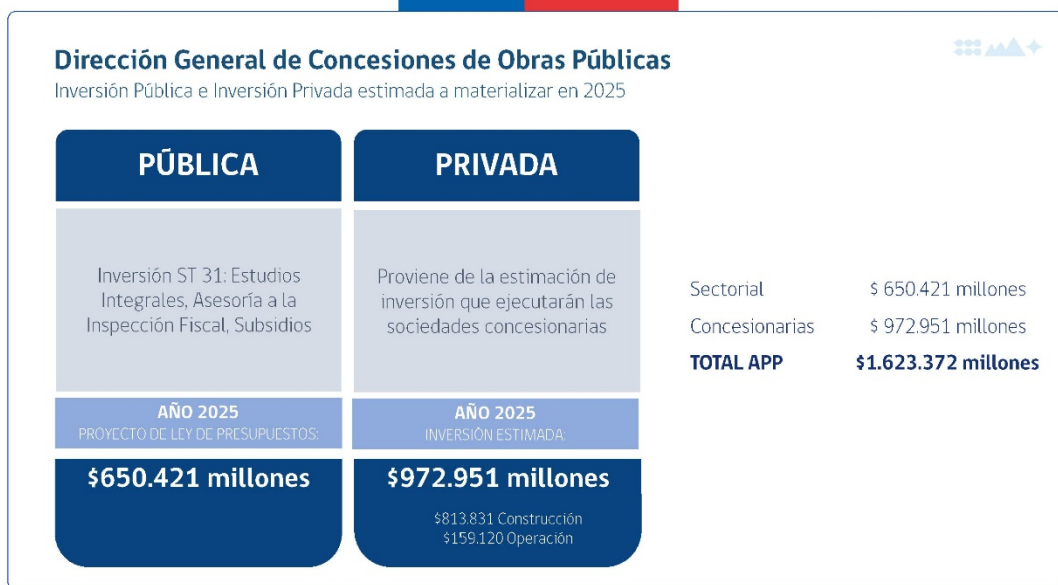
**El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, confirmó que el proyecto de la calle de servicio para el hospital de Curicó había sido autorizado. Explicó que estaban finalizando la modificación del convenio complementario que también incluía la implementación de un sistema *free flow* en el acceso sur. Aprovecharían esa modificación para integrar la obra de la calle de servicio y proyectaban comenzar su ejecución en 2025.

A continuación, inició su presentación. Destacó que el presupuesto de Concesiones es el segundo más alto del Ministerio de Obras Públicas (MOP), lo que no es habitual. Explicó que este financiamiento se distribuye entre el subtítulo 31, que abarca la inspección fiscal, estudios integrales para licitaciones y proyectos con subsidio, y el subtítulo 33, que cubre el reintegro del IVA. Este último es un compromiso legal que el fisco asume tanto en la operación como en la construcción de proyectos, reintegrándose cuando las empresas tributan.

Luego, indicó que para 2024 se ha alcanzado el 67,7% de ejecución presupuestaria, firmando convenios complementarios en todas las regiones del país. La Dirección General de Concesiones cuenta actualmente con 350 funcionarios, y la dotación se aumentará en 10 funcionarios que se destinarán a plazas de inspectores fiscales, una labor crucial en cada contrato. Además, destacó que, en el subtítulo 22, se están incorporando mejoras tecnológicas en consultorías para fortalecer la participación ciudadana y el diálogo con las comunidades.

Explicó que una de las prioridades es implementar un sistema informático que almacene y gestione adecuadamente los datos de los contratos, algo pendiente desde hace 30 años y que se logró iniciar el 2024, siendo ahora un proyecto de continuidad atribuido a gasto de capital como adquisición de activos no financieros. El presupuesto también incluye, en el subtítulo 31, el inicio del estudio integral del Tren Valparaíso-Santiago, valorado en casi 15.000 millones de pesos.

Subrayó que, mediante concesiones, se apalancan recursos del sector privado, estimando las siguientes cifras para el 2025:



### Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Iniciativas de Inversión

La clasificación según Programa de Inversiones de la cartera 2025, se resume en el siguiente cuadro:

Programa	Proyecto de Ley de Presupuestos 2025 (M\$ 2025)
Vialidad Urbana	176.997.519
Vialidad Interurbana	176.751.090
Ruta 5	131.436.063
Infraestructura Vial Interurbana	44.123.450
Edificación Pública	29.226.901
Obras De Riego	24.380.622
Programa Hospitalario	20.732.050
Infraestructura Vial Urbana	18.806.923
Aeroportuario	14.230.224
Transporte Público	9.001.755
Administración	3.430.619
Multisectorial	1.303.542
<b>Total</b>	<b>650.420.758</b>

Enseguida, se refirió a la distribución regional del Programa de Inversiones. Presentó la siguiente diapositiva:

### Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Resumen por Región

Región	Proyecto de Ley de Presupuestos 2025 (M\$ 2025)
Arica y Parinacote	809.097
Tarapacá	1.657.448
Antofagasta	34.807.325
Atacama	5.647.425
Cocumayo	34.545.832
Valparaíso	32.579.630
Liberador General Bernardo O'Higgins	21.365.586
Maule	5.890.981
Ñuble	3.751.775
Biobío	49.630.832
La Araucanía	9.002.233
Los Ríos	2.235.853
Los Lagos	16.302.914
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	958.671
Magallanes y de La Antártica Chilena	958.671
Interregional	771.013.965
Metropolitana	209.262.517
<b>Total</b>	<b>650.420.758</b>

A continuación, presentó el siguiente gráfico sobre los contratos que actualmente gestiona la Dirección:



Puso de relieve la irrupción de los hospitales, que pasó a ser la segunda cartera más importante.

Posteriormente, se refirió a las licitaciones, en general, y ofreció un detalle de los distintos proyectos y la etapa en que se encuentran. Para dichos efectos, presentó las siguientes diapositivas:



### PROYECTOS EN LICITACIÓN Y/O ADJUDICACIÓN

10 proyectos por USD 6.306 millones

Nº	Proyecto	Región	Inversión (MM USD)	Unidad
1	Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi (2021)	Los Lagos	665	126 km
2	Segunda Concesión Ruta 5 Santiago - Los Vilos (2024)	Cocumbo, Valparaíso RM	1.273	223,4 km ✓
3	Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Temuco - Pío Bueno (2024)	Araucanía, Los Ríos	878	181,75 km
4	Segunda Concesión Ruta del Itata (2023)	Biobío, Ñuble	564	96 km ✓
5	Ruta Pie de Monte (2024)	Biobío	416	20 km
6	Segunda Concesión Ruta 68 (2022)	Valparaíso, RM	1.619	140,7 km ✓
7	Segunda Concesión Aeropuerto de La Región de La Araucanía (2023)	Araucanía	138	22.276 m <sup>2</sup>
8	Red Aeroportuaria Norte (Antofagasta y Atacama) (2023)	Antofagasta, Atacama	316	48.000 m <sup>2</sup> ✓
9	Establecimiento penitenciario de Talca (2024)	Maule	41	2.320 plazas ✓
10	Embalse Nueva Punilla (2022)	Ñuble	396	540 Hm <sup>3</sup>

### PROYECTOS POR LICITAR 2024 - 2025

22\* (llamados por USD 11.744 millones)

Nº	Proyecto	Región	Inversión (MM USD)	Uni
1	Recinto Penitenciario de Copiapó	Atacama	200	2.160 plazas
2	Ruta 5 - Caldera - Antofagasta	Atacama - Antofagasta	931	466,2 km
3	Ruta 5 - Antofagasta - Iquique	Tarapacá - Antofagasta	720	353 km
4	Segunda Concesión Ruta 5 - Río Bueno - Puerto Montt	Los Ríos, Los Lagos	310	1298 km
5	Accesos a Valdivia	Los Ríos	675	87,4 km
6	Teleférico Alto Hospicio - Iquique	Tarapacá	108	--
7	Sistema de Alerta de Tsunamis	Nacional	94	1.003 sirenas
8	Electrocorredores de Concepción Ruta 150	Biobío	180	9,3 km
9	Planta Desaladora para la Cuarta Región de Coquimbo	Coquimbo	286	1.200 Vs
10	Electrocorredores de Concepción Ruta 160	Biobío	200	14,2 km

\*Cárcel de Talca, licitación adjudicada (2024)

### PROYECTOS POR LICITAR 2024 - 2025

22\* (llamados por USD 11.744 millones)

Nº	Proyecto	Región	Inversión (MMUSD)	Uni
11	Segunda Concesión Ruta 5, Tramo Colipulli - Temuco	Araucanía	320	144 km
12	Ruta L-30-M	Maule	600	83 km
13	Concesión Teleférico Valparaíso	Valparaíso	78	--
14	Rutas del Villarrica	Araucanía	608	86 km
15	Tren Valparaíso - Santiago	Valparaíso, RM	3.820	172 km
16	Segunda Concesión Estadio Tecnológico Parque O'Higgins	RM	29	44.000 m2
17	Segunda Concesión Centro de Justicia de Santiago	RM	56	120.000 m2
18	Segunda Concesión Puerto Terrestre Los Andes	Valparaíso	56	60.000 m2
19	Red Aeroportuaria Sur - El Tepual (5%), Ceñal Bajo, Mocopulli y Pichoy	Los Ríos, Los Lagos	273	--
20	Conectividad Coquimbo - La Serena Vía Transporte Público	Coquimbo	313	13,7 km
21	Orbita Norponiente de Santiago	RM	987	66 km
22	Segunda Concesión Ruta 57 Santiago - Cotina - Los Andes	RM	900	108,7 Km

\*Cárcel de Talca, licitación adjudicada (2024)

**El Honorable Diputado señor Sauerbaum** destacó la importancia del proyecto del embalse Punilla, subrayando que la comunidad ha esperado durante 100 años por esta solución, justificando así la cantidad de consultas al respecto. Mencionó que, en una reciente reunión con regantes y gremios, surgieron dudas sobre una nueva modificación planteada para la licitación del proyecto. Expresó preocupación sobre la viabilidad de mantener el plazo para recibir las ofertas en diciembre, considerando la magnitud de los cambios propuestos, especialmente en aspectos relacionados con la generación de electricidad. Comentó que este ajuste podría implicar un desafío significativo para las empresas.

El **Director General de Concesiones** expresó el compromiso del Ministerio de Obras Públicas en avanzar con el proyecto del embalse Punilla. Reconoció que, aunque el proceso ha sido extenso, la administración actual ha trabajado intensamente para llevar el proyecto a la fase de construcción. Indicó que uno de los principales desafíos ha sido la invalidez de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) de la línea de transmisión, lo que generó incertidumbre sobre los ingresos proyectados por la generación eléctrica.

Para mitigar este riesgo, el fisco, a través de la Dirección de Presupuesto, aprobó un aumento del subsidio hasta que se solucione la situación de la línea de transmisión. Además, explicó que, si los ingresos por generación eléctrica se concretan, el subsidio se reducirá, beneficiando al fisco. El Director también mencionó que las modificaciones al proyecto incluyen obras adicionales solicitadas por el Comité de Ministros de la Comisión Nacional de Riego (CNR), pero aclaró que estas son menores, y no alteran la estructura principal del proyecto.

Finalmente, aseguró que la circular aclaratoria sobre las modificaciones será emitida pronto, permitiendo que las ofertas se presenten dentro del plazo estipulado.

Informó que actualmente la Dirección General de Concesiones tiene en marcha licitaciones por 6 mil millones de dólares, con 22 llamados programados entre 2024 y 2025, los cuales suman casi 12 mil millones de dólares.

Entre los proyectos destacados mencionó la reciente licitación de la Ruta 68, con una inversión de 1.600 millones de dólares, la más costosa en la historia del sistema de concesiones en Chile. También mencionó otros proyectos relevantes, como los accesos a Valdivia y la Ruta L30M, cuyo desarrollo se está acelerando con financiamiento de concesiones actuales. Además, informó que hay 41 obras en construcción por un total de 9 mil millones de dólares, con períodos de dos años para completar la ingeniería de detalles y los permisos ambientales.

Destacó varios proyectos, incluyendo el desarrollo de la primera planta desaladora pública bajo el modelo de concesiones, en colaboración con la sanitaria Aguas del Valle, con una inversión de 300 millones de dólares y operación prevista para 2029. Otro proyecto relevante es la circunvalación de Coquimbo-La Serena, que transformará la Ruta 5 en una vía urbana de alto estándar, mientras que el tráfico de larga distancia utilizará una nueva ruta expresa con peaje.

Asimismo, mencionó una modificación de contrato para la Autopista Central, con una inversión de 390 millones de dólares, que incluirá un túnel bajo el cerro de Renca para descongestionar Quilicura. Subrayó que

estos proyectos emplean actualmente a casi 40.000 personas, lo que representa un importante impulso para la economía nacional.

El Director también habló sobre los avances en infraestructura hospitalaria, con 20 hospitales en construcción y 4 ya operativos, lo que beneficiará al 50% de la población chilena. Otros proyectos relevantes incluyen obras de servicialidad en rutas, el nuevo programa de cárceles, con la reciente adjudicación de la cárcel de Talca y la próxima licitación de la cárcel de Copiapó, además del sistema nacional de alerta de tsunamis, que contará con más de mil antenas a nivel nacional. Finalmente, mencionó la incorporación de un estudio integral como base para futuras licitaciones, con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

**El Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó su inquietud sobre la situación de Portezuelo, destacando las dificultades de acceso a la comuna. Explicó que actualmente solo se puede ingresar desde Chillán o tomando una ruta larga a través de San Nicolás. Propuso la posibilidad de construir una conexión directa a la altura de Chillán Viejo que facilite el acceso, mejorando la calidad de vida y el valor de la zona.

Solicitó información técnica sobre la factibilidad de esta conexión y, además, reiteró la importancia del Embalse Punilla para la región. Expresó la esperanza de que este embalse, junto con los embalses Zapallar y Chillán, pueda beneficiar a Ñuble, señalando que estos tres proyectos permitirían regar hasta 100.000 hectáreas.

**El Honorable Senador señor Sandoval** solicitó información sobre los dos aeródromos de la zona austral que están en concesión, requiriendo un informe detallado sobre el estado de las obras. Además, hizo una consulta específica sobre el aeródromo de Balmaceda, preguntando si este incluye un sistema de conducción de aterrizaje en condiciones de baja visibilidad, ya que existe incertidumbre al respecto.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó por la realización de los siguientes tres proyectos: el estudio de la doble vía San Javier-Constitución, la caletera del Hospital de Curicó, y los cruces Oriente-Poniente en Talca. Además, solicitó que se precise si estos proyectos comenzarán en 2024 o en 2025.

**El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, respondió en primer lugar al diputado Sauerbaum, indicando que el acceso mencionado corresponde a la concesión Talca-Chillán, actualmente en fase de diseño. Afirmó que preparará el detalle sobre cómo se resolverá en el proyecto el acceso a Portezuelo, y destacó que la obra incluye un *bypass* en Talca, lo que mejorará los accesos generales hacia Chillán. Además, explicó que con el sistema de pago electrónico se

eliminarán los peajes laterales, distribuyendo pódicos en tramos cortos, que cobrarán según el uso real.

Respecto a la consulta del senador Sandoval sobre el aeródromo de Balmaceda, informó que la obra avanza sin inconvenientes, con un progreso del 9%, en línea con lo planificado. s. Finalmente, sobre la consulta del diputado Sepúlveda, mencionó que los tres proyectos comprometidos iniciarán en 2024, cumpliendo con los plazos previstos.

**- Sometido a votación el Capítulo 03, Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

#### **Capítulo 04**

El Capítulo 04, correspondiente a la Dirección General de Aguas, contiene dos Programas: 01, del mismo nombre y 02, Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas, que fueron tratados de manera conjunta.

#### **Programa 01 Dirección General de Aguas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 48.352.135, lo que implica una variación total de -5,5%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, inició su exposición explicando que la institución gestiona tres programas principales (Programas [01](#), [02](#) y [03](#)). Resaltó que la misión del servicio es promover el uso armonioso y equilibrado de las aguas terrestres, fortaleciendo su gobernanza y asegurando su disponibilidad en cantidad y calidad para un desarrollo sostenible, resiliente, participativo e inclusivo, con perspectiva de género y enfocándose en mejorar la calidad de vida de las personas.

Recordó que en 2022 se llevó a cabo una reforma importante en la gestión del recurso hídrico, y que, anteriormente, ya se habían realizado modificaciones en 1981, 2005 y 2018, esta última orientada hacia la fiscalización del uso de las aguas. Informó que la DGA cuenta con 714 funcionarios desde 2023. Indicó que estos funcionarios estaban distribuidos en las 16 regiones del país y que, en los últimos dos años, han resuelto alrededor de 800 pronunciamientos medioambientales, y en 2023 realizaron 1.900 fiscalizaciones.

En cuanto a la entrega de certificados de catastro público, destacó que se mantenía un promedio histórico de 6.000 certificados anuales. Entre 2022 y 2023, se resolvieron 5.000 solicitudes relacionadas con derechos de aprovechamiento de agua. Además, mencionó que la DGA tiene a su cargo el Sistema Hidrométrico Nacional, que cuenta con 1.400 estaciones en línea en todo el país.

Luego, enfatizó que, tras la reforma de 2022, se incorporaron nuevas responsabilidades en cuanto a la gobernanza del recurso hídrico, una función que no estaba contemplada en el código anterior. En ese contexto, informó que se han instalado ocho mesas estratégicas de recursos hídricos en distintas cuencas y adjudicado nueve planes estratégicos para fortalecer la gobernanza.

Respecto a las dudas planteadas sobre la dotación de personal, aclaró que no se había producido ninguna reducción. De hecho, destacó que se creó el nuevo Programa 03, enfocado en seguridad hídrica, gestión y organización de usuarios, para lo cual se aumentó la dotación con tres nuevos funcionarios en 2025, quienes se encargarán de la fiscalización de permisos de obras. Además, detalló que en la región del Maule la dotación pasó de 29 a 37 funcionarios, y en la región de Ñuble de 19 a 28.

Sobre las solicitudes de derechos de aprovechamiento de agua, informó que entre 2020 y 2024 ingresaron 39.000 solicitudes, de las cuales 29.833 ya fueron resueltas. Explicó que la reforma de 2022 incorporó un procedimiento de admisibilidad con tal de verificar, en un plazo de 30 días hábiles, si las solicitudes cumplen con los requisitos formales antes de pasar al análisis técnico.

Al referirse al Programa 01, el Director señaló que se evidenciaba una reducción del 5,5%. Explicó que esta reducción respondía a la creación del Programa 03, en el cual se reubicaron gastos relacionados con gestión y organización. En cuanto al gasto en personal, mencionó que se reflejaba una disminución del 4,6%, que se trasladó al nuevo programa. Al respecto, presentó la siguiente diapositiva:

## Dirección General de Aguas

Proyecto de Ley de Presupuestos 2025

Subtítulo	Denominación	AÑO 2024 Ley de Presupuestos (Inicial + Reajuste + Leyes Especiales) (M\$ 2025)	AÑO 2025 Proyecto de Ley de Presupuestos (M\$ 2025)	Variación (M\$2025)	Variación %
21	Gastos en Personal	24.282.811	23.160.965	-1.121.846	-4,6%
22	Bienes y Servicios de Consumo	3.372.105	3.648.284	276.179	8,2%
23	Prestaciones de Seguridad Social		10	10	-
24	Transferencias Corrientes	1.386.011	165.723	-1.220.288	-88,0%
25	Integros al Fisco	179.059	169.153	-9.906	-5,5%
29	Adquisición de Activos No Financieros	1.038.438	1.776.987	738.549	71,1%
31	Iniciativas de Inversión	20.917.688	19.430.983	-1.486.705	-7,1%
32	Préstamos	10	10	-	-
34	Servicio de la Deuda	10	10	-	-
35	Saldo Final de Caja	10	10	-	-
<b>Total</b>		<b>51.176.142</b>	<b>48.352.135</b>	<b>-2.824.007</b>	<b>-5,5%</b>
<b>Gasto de Estado de Operaciones*</b>		<b>50.997.053</b>	<b>48.182.952</b>	<b>-2.814.101</b>	<b>-5,5%</b>

(\*) Gastos - (ST 25+30+32+34+35) + ítem 25.01 + Intereses y otros gastos financieros de deuda



El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, intervino para solicitar una aclaración. Destacó que, según los datos presentados, se reflejaba una disminución del 4,6% en el gasto de personal. Ante esto, preguntó cómo se explicaba dicha disminución si al mismo tiempo se afirmaba que habría un aumento en la dotación de funcionarios. Consultó si hay una baja en los ingresos del personal.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, aclaró que no habrá una reducción en los ingresos de los funcionarios. Explicó que en el Programa 01 actualmente trabajan 675 personas, y que para 2025 ese número aumentará a 678. Además, informó que 39 funcionarios serán transferidos al nuevo Programa 03, lo que elevará la dotación total del servicio de 714 a 717 funcionarios. Subrayó que el gasto en personal reflejado en el Programa 03 permitirá visibilizar los recursos destinados a las nuevas funciones.

A continuación, destacó los ejes estratégicos de la DGA: la gobernanza del agua, la estrategia digital, el derecho humano al agua, la infraestructura hídrica, la implementación del Código de Aguas y el fortalecimiento del servicio.

En términos de fiscalización, informó que la meta para 2024 es realizar 2.192 inspecciones a nivel nacional, en coordinación con los directores regionales y equipos de fiscalización. Además, mencionó que la DGA es responsable de fiscalizar las patentes por no uso de agua, alcanzando aproximadamente 30.000 millones de pesos en 2023 y 28.000 millones de pesos hasta la fecha en 2024.

Respecto a la implementación del Código de Aguas reformado en 2022, indicó que se establecieron plazos obligatorios para que los titulares de derechos de aprovechamiento inscribieran sus títulos en los registros pertinentes. Esto provocó un aumento significativo de solicitudes de certificados, pasando de un promedio anual de 6.500 a 25.000 en 2022. Como respuesta, la DGA reorganizó su equipo y contrató personal adicional, logrando emitir 10.376 certificados en 2023, superando los promedios históricos. También informó que la DGA está implementando una herramienta digital para agilizar la emisión de certificados, aunque estos aún requieren la firma del archivero del servicio. La meta para 2024 es alcanzar la emisión de 25.000 certificados. Además, mencionó que la Comisión de Recursos Hídricos votó en general una ampliación de plazos para la inscripción en el Catastro Público y en el Conservador de Bienes Raíces, lo que implicará una mayor carga de trabajo para la DGA en los próximos años.

En cuanto a digitalización, informó que en 2025 se espera digitalizar 17.000 expedientes de derechos de aprovechamiento resueltos, con el fin de facilitar el acceso ciudadano y reducir tiempos de consulta. La DGA también planea aumentar a 15 el número de trámites disponibles en línea e incorporar cinco nuevos procedimientos digitales, avanzando en la implementación de la ley de Transformación Digital, con la meta de alcanzar 22 de los 44 procedimientos planificados. Reconoció que aún existe una brecha por cubrir, pero afirmó que el servicio está trabajando para mejorar sus indicadores y atender de manera eficiente las necesidades de los usuarios.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** destacó dos áreas prioritarias que requieren atención urgente por parte de la Dirección General de Aguas (DGA): los permisos asociados a inversiones en ámbitos habitacionales y económicos, y el retraso en el traspaso de la inscripción de los derechos de agua. Subrayó que, si el gobierno no ofrece el apoyo necesario para resolver estos temas, será inevitable prorrogar la puesta en vigencia de la normativa, lo que sería una noticia negativa.

Reconoció que, si bien la gestión interna puede optimizarse, se necesitan más recursos humanos para hacer frente a estas demandas. Mencionó que, aunque el Programa 03 contempla la transferencia de 36 funcionarios y la incorporación de 3 nuevos, esto resultaba insuficiente para las necesidades actuales. Insistió en que un crecimiento de solo tres funcionarios no es una solución adecuada para abordar las problemáticas en permisos e inscripciones de derechos de agua, áreas que afectan directamente al desarrollo habitacional y económico. Además, planteó dudas por la forma en que se distribuirían regionalmente esos tres funcionarios adicionales, y recalzó que la falta de personal seguía siendo un problema grave. Comentó que este no era un asunto que pudiera resolverse simplemente reubicando personal de otras áreas

Subrayó la importancia de encontrar una solución concreta, pues de lo contrario, el programa no sería aprobado por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos. Enfatizó que el retraso en la emisión de permisos afecta significativamente tanto a los comités habitacionales como a las actividades económicas, lo que genera paralización y pérdidas para el país. Señaló que la reactivación de los proyectos no solo impulsa la economía, sino que también contribuye a la recaudación fiscal a través de impuestos, por lo que se justifica la inversión en más personal.

Finalmente, solicitó a la Dirección de Presupuestos una respuesta concreta sobre el margen disponible para resolver la situación antedicha.

**El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez**, intervino para responder a las inquietudes planteadas.

Hizo presente que la administración actual ha incorporado 214 nuevos funcionarios en los últimos cuatro años, lo que representa casi una duplicación del personal en comparación con el inicio de la administración. Explicó que este proceso es complejo, ya que no solo implica contratar nuevos profesionales, sino también llevar a cabo procesos de selección, capacitación y adaptación, por lo que requiere tiempo antes de que los nuevos funcionarios alcancen un rendimiento pleno.

Mencionó que se está ejecutando un programa de contrataciones plurianuales diseñado para cubrir estos aspectos, garantizando que los nuevos profesionales se integren de manera eficiente y entren en operación progresivamente. Este programa ha sido acordado en conjunto con la Dirección General de Aguas (DGA), la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, con el objetivo de atender las modificaciones de la normativa vigente.

Por último, señaló que, si bien ya se ha realizado un esfuerzo significativo en estos tres servicios, aún es posible conversar sobre ajustes dentro de los márgenes del presupuesto del Ministerio.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, mencionó que en sesiones anteriores se habían identificado discrepancias respecto al incremento en la dotación de la Dirección General de Aguas. Se planteó la necesidad de que la DGA contara con un equipo profesional y técnico más amplio, considerando la gran cantidad de solicitudes de permisos en diversos ámbitos y la problemática relacionada con los derechos de agua que debían ser reinscritos, lo cual presentaba un rezago significativo. Añadió que este retraso no solo afectaba a la DGA, sino también a los agricultores y al gobierno, advirtiendo que, de no avanzar adecuadamente, sería necesario implementar cambios. Subrayó

la importancia de realizar todos los esfuerzos posibles para asesorar a los regantes en el cumplimiento de sus procesos legales de forma adecuada. Además, mencionó que habían sostenido conversaciones con la Dirección de Presupuestos sobre este asunto.

Aclaró que su comentario no constituía una crítica al servicio, sino que reconocía que era imposible cumplir con las demandas actuales con la misma cantidad de personal, dado que resultaba insostenible tanto profesional como humanamente.

Finalmente, señaló que también será necesario contar con la opinión de la DIPRES al respecto.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, recordó que en sesiones anteriores ya se había expuesto la preocupación del servicio respecto a la demanda generada por la modificación de la ley en 2022, la cual impuso nuevas tareas a la DGA. Entre estas nuevas responsabilidades se encontraban materias ambientales que no estaban contempladas en el Código anterior, la incorporación de nuevas etapas en los procedimientos administrativos y la obligación de que los terceros titulares de derechos de aprovechamiento de agua inscribieran sus derechos tanto en el Conservador de Bienes Raíces como posteriormente en la DGA.

Explicó que la partida correspondiente al programa 01 había quedado "pendiente". Comentó que en el subtítulo 21 se registraba una variación de -4,6% en personal. Aclaró que esto no implicaba una disminución en el número de funcionarios, sino que reflejaba la creación de un nuevo programa enfocado en la gestión y seguridad hídrica, además del trabajo con las organizaciones de usuarios. Aseguró que, en general, la dotación de la DGA para 2024 se mantenía y que el presupuesto garantizaba la continuidad de los funcionarios actuales. Asimismo, agregó que se incorporarían tres nuevos trabajadores: dos para el área de permisos y uno para el área de fiscalización.

En cuanto al subtítulo 24, reconoció que se observaba una disminución del 88%, lo que podría parecer alarmante, pero aclaró que esto se debía a la redistribución de gastos hacia otros subtítulos. Subrayó que, en términos globales, el presupuesto de la DGA aumentaba en 2024 y aseguraba la continuidad del personal.

Luego, describió la estructura del nivel central de la DGA. Indicó que el 38% de los 714 funcionarios asignados por ley de presupuesto trabajaban en el nivel central, mientras que el resto estaba distribuido en las direcciones regionales. Añadió que la DGA había delegado atribuciones a los directores regionales para mejorar la cobertura territorial y cumplir con las obligaciones legales.

Detalló también que, en las unidades del nivel central, como Hidrología, Estudios, Conservación, el departamento legal, Administración, Fiscalización y Organización de Usuarios, se habían asignado nuevas atribuciones con la reforma del Código de Aguas en 2022. Destacó que, aunque las oficinas regionales gestionaban permisos, el nivel central conservaba competencias clave, como la aprobación de obras mayores (tranques, sifones y canoas) según el artículo 294. Además, profundizó, desde 2022 la ley exige que los usuarios de agua presente sus títulos de propiedad e inscribieran sus derechos en el Catastro Público de Aguas, una tarea que también debía gestionarse desde el nivel central.

Explicó que el personal del área de permisos en el nivel central había crecido de 31 a 51 funcionarios, para fortalecer el Catastro Público de Aguas y brindar apoyo regional. Subrayó que el nivel central también colaboraba en la tramitación de derechos de aprovechamiento, traslados y otras gestiones en coordinación con las direcciones regionales. Asimismo, mencionó que el Departamento de Estudios y la Secretaría de Hidrología también habían aumentado su dotación.

El Director destacó que en 2022 se había fortalecido el área legal de las direcciones regionales y la unidad de organización de usuarios, así como las áreas de soporte, como comunicaciones, auditoría interna y tecnologías de la información, esenciales para el funcionamiento conjunto del nivel central y las regiones. Especificó que, en ese mismo año, la DGA inició con 12.020 expedientes pendientes, pero debido a la reforma legal, solo lograron resolver 4.000 solicitudes ese año, lo que generó un aumento en el stock. En 2023, se incrementó el número de expedientes resueltos, alcanzando 5.500 para 2024. Señaló que la meta para este año era resolver 10.000 solicitudes, aunque quedarían aún 10.000 pendientes.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda,** subrayó que este rezago impactaba en permisos necesarios para proyectos de vivienda social y otras actividades, lo que generaba complicaciones adicionales. Aclaró que este retraso no era culpa de la Dirección General de Aguas, sino que era una consecuencia del crecimiento de los requerimientos sin un aumento proporcional en la dotación de personal.

Observó que el Director General de Aguas tenía una perspectiva optimista sobre lo que se podría lograr en 2024, sin embargo, advirtió que, incluso bajo esa visión optimista, quedarían 10.000 solicitudes sin resolver. Además, explicó que, a menos que el ritmo de resolución aumentara significativamente, el rezago seguiría incrementándose, ya que las nuevas solicitudes se sumarían a las pendientes.

Reiteró que su comentario no constituía una crítica hacia la dirección del servicio, sino una apreciación práctica de la situación. Consultó a DIPRES por alguna solución a este problema de dotación.

**El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez**, respondió al Honorable Diputado Sepúlveda, señalando que efectivamente estaban trabajando en una propuesta para abordar la situación. Reconoció la existencia del problema de rezago en los expedientes, pero destacó que, en el último periodo, la dotación del personal casi había aumentado en un 50%.

Precisó que, desde su perspectiva, no se podía esperar necesariamente un rendimiento proporcional al aumento de personal, aunque consideraban que el objetivo de gestionar entre 10.000 y 12.000 expedientes anuales debía ser alcanzable. Explicó que, para alinear ambas dimensiones —es decir, la dotación de personal y los resultados esperados—, la Dirección de Presupuestos propondría un aumento adicional de cupos en la comisión mixta. Sin embargo, aclaró que este aumento de cupos estaría asociado a un factor de rendimiento o a indicadores de resultado específicos, con el objetivo de obtener mejores resultados. Insistió en que el incremento de 207 cupos entre 2022 y la fecha actual era un hecho histórico, sin precedentes, y aunque reconocían los cambios normativos y las nuevas tareas que enfrentaba la DGA, consideraban que vincular los cupos adicionales al rendimiento sería una medida más eficiente.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, solicitó mayor claridad respecto a la propuesta que se presentaría en la Comisión Especial Mixta, pues de esto depende la aprobación en la Subcomisión. Preguntó si los recursos serían nuevos, o si la medida se ejecutaría mediante convenios, advirtiendo que prefería evitar la asignación de cupos a través de acuerdos con gobiernos regionales que podrían generar retrasos. Hizo hincapié en que, si los nuevos cupos solo se otorgaban de manera temporal por un año, podría resultar ineficaz. Subrayó que formar profesionales para estas tareas implicaba un costo en tiempo y aprendizaje significativo, especialmente porque se trataba de personal responsable de revisar y autorizar proyectos mediante su firma.

**El Jefe de Sector de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor Claudio Martínez**, respondió al Honorable Diputado señor Sepúlveda, explicando que la Dirección de Presupuestos ya había informado en la Subcomisión sobre un programa de provisión de nuevos cupos para los servicios relacionados con el agua. Aclaró que este proceso estaba planificado para desarrollarse en un plazo de tres años, culminando en el presupuesto del año 2026.

Señaló que parte de esa distribución prevista se ajustaría para atender la necesidad de mejorar los resultados en la gestión de expedientes

y su proyección. Aseguró que el personal contratado sería permanente y que la incorporación de estos trabajadores anticiparía el cronograma originalmente planificado.

Ante la consulta del Diputado sobre el número específico de funcionarios que se asignarían, reconoció que aún no tenían definida una cifra exacta. Explicó que la propuesta estaría alineada con las áreas donde se presentaban mayores retrasos, pero evitó comprometerse con un número específico porque seguían revisando las necesidades. Sin embargo, reafirmó que se trataría de personal adicional y que los recursos necesarios también serían incrementados en concordancia.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, sugirió que sería conveniente dejar pendiente la decisión sobre el programa hasta conocer la propuesta completa que presentaría la Dirección de Presupuestos en la Comisión Especial Mixta.

Reconoció y agradeció el gesto de apertura por parte de la Directora de Presupuestos, los representantes de Hacienda y el propio Ministerio en relación con esta discusión. Consideró que votar sin contar con todos los detalles sería inapropiado y propuso que, al igual que en ocasiones anteriores, la decisión se postergara para resolverla una vez recibida la propuesta en la instancia ampliada.

**El Honorable Senador señor Sandoval** expresó su opinión favorable hacia la colaboración con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y su equipo. Hizo hincapié en que el tema del agua es un asunto especialmente sensible debido a su importancia y a los costos asociados. Resaltó que, a diferencia de otros programas, como los relacionados con caminos, el agua es un recurso vital consagrado en la Constitución.

El senador subrayó la relevancia de que el gobierno encuentre soluciones efectivas para esta problemática. A modo de ejemplo, mencionó que la región de Aysén, donde tradicionalmente se invertían cerca de 8.000 millones de pesos en servicios sanitarios rurales, tenía proyectada una inversión de 27.000 millones para 2025, lo que la situaría como la cuarta región con mayor inversión nacional, después de O'Higgins (57.000 millones), Araucanía (37.000 millones) y Metropolitana (29.000 millones). Sin embargo, destacó que Aysén enfrenta desafíos únicos debido a la vasta extensión geográfica y la limitada dotación de profesionales. Señaló que los pocos funcionarios disponibles deben cubrir grandes distancias, dando cuenta de las dificultades logísticas de la región.

A su vez, elogió la dedicación del personal de la región, calificando su trabajo como un esfuerzo admirable, aunque advirtió que las cargas laborales extremas podían afectar sus vidas personales. Por ello, solicitó contar con un equipo complementario en Aysén para alcanzar las metas

previstas, especialmente considerando el aumento significativo del presupuesto y la cantidad de proyectos en marcha. Acotó que el estudio de ciertos proyectos había tenido que ser remitido a Santiago por la falta de personal.

Además, hizo referencia a los altos costos de transporte asociados al suministro de agua en algunas localidades, como Puerto Aguirre, donde, a pesar de las abundantes lluvias, era necesario abastecer los centros de acopio mediante camiones aljibe. Criticó que este tipo de situaciones reflejaban una falta de eficiencia en la gestión.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** planteó dos preguntas al Director. En primer lugar, se refirió a la situación de la región de Ñuble, la cual se formó hace seis años y aún se encuentra en proceso de instalación. Explicó que la región no ha alcanzado un funcionamiento óptimo y preguntó cuál era la proyección del director respecto a la cantidad ideal de trabajadores y colaboradores necesarios para cumplir con todas las funciones de manera eficiente. Resaltó que Ñuble es una de las regiones más rurales del país, lo que aumenta los desafíos administrativos. Señaló que, a diferencia de otras regiones, Ñuble se instaló con la totalidad de los SEREMIs y servicios desde el inicio, lo cual implicó una exigencia inmediata en cuanto a recursos humanos. Comparó esta situación con la región de Arica, que demoró 11 años en completar su instalación. Sin embargo, comentó que Ñuble ha debido operar con la misma cantidad de personal que tenía cuando era provincia, lo que ha generado un notable estrés en todas las reparticiones. Además, mencionó que la Asociación Nacional de Empleados Fiscales (ANEF) había realizado un cálculo sobre el personal necesario, el cual fue considerado excesivo por el Ejecutivo. Por ello, preguntó si existía una planificación clara respecto al personal necesario para alcanzar un funcionamiento óptimo en la región y cuánto tiempo tomaría lograr ese objetivo.

En segundo lugar, consultó sobre la ejecución del presupuesto para 2024. Mencionó que, según el último análisis disponible, el subtítulo 31, correspondiente a las iniciativas de inversión, registraba solo un 21% de ejecución. Preguntó al Director a qué se debía esta baja ejecución y si la situación había cambiado desde la última información disponible, correspondiente al mes de agosto.

El **Director General de Aguas, señor Rodrigo Sanhueza**, respondió al Honorable Diputado Sauerbaum, señalando que en 2022 la región de Ñuble contaba con una dotación de 19 funcionarios. Informó que, gracias al incremento contemplado en la ley de presupuesto de 2023, la dotación en la región aumentó en un 37%.

Reconoció que Ñuble enfrenta una carga de trabajo significativa, aunque comentó que esta es proporcional al resto de las regiones. Explicó

que, al observar las gráficas de crecimiento y las solicitudes pendientes, no era posible diferenciar claramente cuál región requería más o menos personal, ya que todas presentan desafíos similares. Mencionó que otras regiones, como la del Maule, Bío Bío y Ñuble, muestran un crecimiento similar en la demanda de solicitudes. Por ello, subrayó la importancia de trabajar en una planificación adecuada junto con la Dirección de Presupuestos (DIPRES) para abordar de manera eficiente el desafío que representa la región de Ñuble y garantizar un equilibrio en la distribución de recursos.

Respecto a la ejecución del presupuesto para 2024, aclaró que, a la fecha, la ejecución del subtítulo 31 no se mantenía en el 24%, como se había indicado previamente, sino que había alcanzado un 32%. Explicó que todas las actividades programadas estaban en marcha para completarse entre los meses de octubre, noviembre y diciembre.

Detalló que el retraso en la ejecución se debía principalmente a la naturaleza de las tareas de la DGA, enfocadas en la conservación y construcción de la red hidrométrica nacional, cuyos trabajos suelen concentrarse en el último trimestre del año. Puso como ejemplo la construcción de pozos de monitoreo, un proceso que primero requiere estudios preliminares, seguidos por la perforación y la posterior recepción de las obras. Además, mencionó que, en algunas regiones, como Aysén o Magallanes, las tareas se ven afectadas por condiciones operativas que implican arrastres, es decir, que algunas obras iniciadas en 2024 finalizan en 2025.

Manifestó tranquilidad respecto a la ejecución del presupuesto, afirmando que estaban trabajando activamente para cumplir con las metas. Subrayó que, para 2025, el subtítulo 31 presentaría un nuevo incremento presupuestario, lo cual requeriría un esfuerzo adicional para abordarlo de manera efectiva. Informó también que las regiones estaban trabajando en mesas estratégicas de recursos hídricos y desarrollando planes estratégicos, conforme al mandato legal de la DGA, lo que añade tareas en la ejecución anual.

Finalmente, expresó que se esperaba una mejora significativa en la ejecución del subtítulo 31 hacia finales de noviembre, en línea con la planificación anual de la DGA.

**- Sometido a votación el Capítulo 04, Programa 01, se acordó - por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda- dejarlo Pendiente para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.**



**Programa 02**  
**Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 3.541.898, lo que implica una variación total de 125%, respecto del presupuesto del año en curso.

- Sometido a votación el Capítulo 04, Programa 02, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

**Programa 03**  
**Gestión Hídrica y Organizaciones**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 5.481.714.

- Sometido a votación el Capítulo 04, Programa 03, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Sauerbaum y Sepúlveda.

- - -

**Capítulo 05**  
**Programa 01**  
**Instituto Nacional de Hidráulica**

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 3.225.520, lo que implica una variación total de 6,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

El [Director del Instituto Nacional de Hidráulica, señor Emilio Torres](#), explicó que el Instituto Nacional de Hidráulica es un instituto técnico y de investigación aplicada en ingeniería hidráulica, especializado en áreas como la hidráulica fluvial y costera. Detalló que el Instituto no solo brinda asesoría a las direcciones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) en temas hidráulicos, sino que también colabora con otros servicios públicos y con el sector privado. Además, destacó la estrecha relación del Instituto con la academia en la realización de proyectos en conjunto con diversas universidades y mencionó que el Instituto siempre ha estado vinculado con

proyectos portuarios y obras hidráulicas en general, colaborando en la ejecución de importantes obras públicas.

Respecto al presupuesto del Instituto, explicó que este es de continuidad, con un leve incremento del 6%. Detalló que los cambios en los subtítulos 22, 29 y 31 respecto al presupuesto de 2024 se deben principalmente a los servicios contratados por el Instituto, los cuales permitirían financiar dichas áreas.

A continuación, destacó los estudios de arrastre asociados al río Mataquito, los cuales comenzaron el presente año. Estos estudios, explicó, se extienden a lo largo de aproximadamente 40 kilómetros, desde Licantén hasta su desembocadura, y se enfocan en analizar alternativas para mitigar el riesgo de inundaciones, considerando el impacto del cambio climático. Añadió que el objetivo es proponer soluciones estructurales y no estructurales para proteger a la población, siendo la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) la entidad responsable de este proyecto.

Asimismo, informó que se va a continuar con los estudios en el río Laja, que abarcan 16 kilómetros en torno al salto del Laja. Estos estudios, continuó, se centran en temas como las inundaciones, las rachas de sedimentos y las extracciones, proponiendo medidas para la protección de la población.

Por otro lado, mencionó que se seguirá con el programa de estudios sobre sistemas de proyección de oleaje, iniciado en el año 2022 en colaboración con el puerto de San Antonio y el Ministerio de Transporte. Este año, afirmó, se ha trabajado en tres puertos y para el próximo año proyecta implementar el sistema en el puerto de Arica. Este sistema, explicó, permite predecir el comportamiento del oleaje en los puertos, optimizando su uso frente a condiciones climáticas adversas, lo cual tendría un impacto económico positivo al reducir los tiempos de cierre de los puertos.

Además, señaló que se continuará trabajando en la modelación física de proyectos complejos, como el Parque Víctor Jara y la ampliación de las obras de abrigo del puerto de Antofagasta, cuyo mandante es el mismo puerto.

Finalmente, destacó que el Instituto cuenta con el único laboratorio certificado en Chile por el INE para la calibración de instrumentos de medición en canales abiertos y ductos cerrados.

**- Sometido a votación el Capítulo 05, Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

---

**Capítulo 07**  
**Programa 01**  
**Superintendencia de Servicios Sanitarios.**

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M\$ 17.912.869, lo que implica una variación total de 4,2%, respecto del presupuesto del año en curso.

El [Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas](#), presentó el presupuesto de la entidad para 2025, explicando que incluye un aumento del 4%. Este incremento se refleja principalmente en el subtítulo 21, con la incorporación de 8 nuevas plazas, y en el subtítulo 22, destinado a cubrir la creciente demanda de estudios tarifarios. Durante 2024, se inició el octavo proceso tarifario que abarcará todas las regiones del país en los próximos cinco años. El 2025 será particularmente exigente en esta materia, por lo que el presupuesto para estudios aumenta en casi un 20%.

Por otro lado, explicó que el subtítulo 29 muestra una disminución debido a una menor renovación de vehículos, y el subtítulo 31 refleja la conclusión de las obras de remodelación de las oficinas de la superintendencia, lo que reduce también los gastos en esa área.

Destacó que, además de los estudios tarifarios de empresas como Aguas Andinas, Esval y Biobío, la revisión y aprobación de los planes de desarrollo quinquenales de las empresas sanitarias es fundamental, especialmente en el contexto del cambio climático. Mencionó también la responsabilidad de la superintendencia en la tarificación de 300 servicios sanitarios rurales mayores, junto con el desarrollo de manuales de fiscalización para estos servicios.

Explicó que otro eje importante son las emergencias, ya que se necesita una infraestructura más robusta para reportar y gestionar emergencias rápidamente, lo cual incluye mejorar las normativas asociadas a plantas elevadoras de agua potable y sistemas de electrógeno.

Finalmente, hizo hincapié en la importancia del objetivo de reducir el porcentaje de aguas no facturadas, que actualmente alcanza el 33%, con el objetivo de llevarlo al 25%. Este proceso requerirá estudios continuos y medidas específicas para mejorar la eficiencia del sistema. Además, señaló que la superintendencia seguirá avanzando en la implementación de medidores digitales y en la administración de concesiones caducadas mientras se busca un nuevo operador.

**El Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda**, consultó por el cálculo tarifario. Expresó su preocupación

por cómo este proceso puede impactar en los presupuestos familiares, mencionando que, en el caso de las concesiones anteriores, el costo del tratamiento del agua estuvo fuertemente influenciado por las inversiones que realizaron las empresas sanitarias. Dado que esas inversiones ya han sido amortizadas, pidió aclaraciones sobre cómo se proyectan las tarifas futuras y qué consecuencias podría haber en términos de eventuales alzas en el sector sanitario.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, aclaró que el modelo de tarificación en el sector sanitario difiere de otras concesiones, como las de autopistas. Explicó que las plantas de tratamiento no se amortizan en un periodo breve, sino que se distribuye el pago en cuotas durante su vida útil, que suele ser de 50 años. Al término de ese periodo, dichas instalaciones requieren ser repuestas, lo que implica que las tarifas deben continuar cubriendo los costos de renovación. Este enfoque asegura que la cuota anual sea pequeña, evitando incrementos abruptos en las tarifas.

En cuanto al proceso de tarificación en curso, comentó que enfrentan un contexto económico desafiante debido al aumento general de precios, factor que podría presionar al alza las tarifas. Sin embargo, también mencionó que el crecimiento de la demanda y las economías de escala podrían generar efectos a la baja en las tarifas. Por último, señaló que, dado que las negociaciones con Aguas Andinas y Esva están en curso, no puede proporcionar más detalles específicos, pero enfatizó que se busca alcanzar un equilibrio que beneficie a la ciudadanía.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** planteó una inquietud específica sobre cómo se determinan los cobros por el tratamiento de aguas servidas en Magallanes. Su preocupación se centró en la distribución de los costos entre localidades con tamaños muy diferentes, como Porvenir, Puerto Natales y Punta Arenas. Comentó que, aparentemente, los habitantes de Porvenir y Natales están pagando una parte del costo del tratamiento de aguas servidas de Punta Arenas. Pidió que el Superintendente explique la forma en que se distribuyen estos costos, dado que las comunidades involucradas están geográficamente distantes y difieren significativamente en población. En definitiva, inquirió sobre las causas de que, eventualmente, localidades más pequeñas terminen asumiendo una proporción del costo del tratamiento que se realiza en la capital regional, lo que parece ser una carga desigual.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, explicó que se aplica el modelo de grupos tarifarios, donde varias localidades se agrupan y todas contribuyen al financiamiento de las plantas, aunque algunas no cuenten aún con una propia. El modelo permite que, si una planta está operativa en una ciudad del grupo, todas las localidades asociadas aporten para su mantenimiento, distribuyendo así los costos y

evitando alzas tarifarias desproporcionadas en un solo lugar. Además, la idea es que, a medida que se construyan más plantas en otras localidades del grupo, todas sigan contribuyendo solidariamente. De este modo, aunque Porvenir esté pagando por la planta en Punta Arenas, en el futuro, si se instala una en Porvenir, el resto de las localidades del grupo también contribuirá.

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** preguntó si la Superintendencia de Servicios Sanitarios tiene alguna obra o proyecto de agua potable a su cargo. Añadió que resulta llamativa la baja ejecución presupuestaria registrada hasta agosto.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, aclaró que la superintendencia no es una entidad ejecutora. Explicó que el subtítulo 31 del presupuesto corresponde a la remodelación de sus oficinas, un proyecto que comenzará a ejecutarse a finales de este año y continuará durante el próximo. La baja ejecución registrada en agosto se debe a que estas obras aún no habían comenzado, y su presupuesto se reflejará hacia el cierre del año y en el presupuesto del año siguiente.

El **Honorable Senador señor David Sandoval** consultó por la gestión de las áreas operacionales concesionadas y su relación con la prestación efectiva de los servicios de agua potable y alcantarillado. Expresó su preocupación respecto a que, en muchas localidades, el área operacional de la empresa no coincide plenamente con el área donde se otorgan ambos servicios.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, Jorge Rivas**, explicó que las empresas sanitarias solo pueden operar dentro de radios urbanos, y que su territorio operacional se encuentra delimitado dentro de ese espacio. Sin embargo, en la mayoría de los casos, el radio urbano es más amplio que el territorio operacional de la empresa. Las empresas tienen la obligación de proporcionar agua potable y alcantarillado a cualquier solicitante dentro de su territorio operacional. Si se niegan, la Superintendencia interviene para garantizar la factibilidad. Sin embargo, el problema surge en las áreas dentro del radio urbano, pero fuera del territorio operacional. En esos casos, las empresas deben ampliar su territorio mediante un proceso denominado Ampliación de Territorio Operacional (ATO). Comentó que este proceso suele ser lento debido a los plazos legales involucrados, llegando a demorar hasta un año o más. Añadió que hay proyectos para agilizar los plazos en estos trámites.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, el Honorable Diputado Sepúlveda**, expresó una crítica sobre el método de cobro del servicio de alcantarillado. Señaló que la cuenta de agua se divide en tres componentes: consumo de agua, tratamiento de aguas servidas y alcantarillado. Su cuestionamiento se centró en el tercer componente, ya que no existe un

mecanismo directo para medir cuánta agua utilizada en una vivienda efectivamente se dirige al sistema de alcantarillado.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, Jorge Rivas**, señaló que, si bien no es posible medir el agua que cada hogar vierte al alcantarillado, se registra cuánta agua llega a la planta de tratamiento a nivel general de la ciudad. Sobre esa base, se aplica un factor promedio a todos los usuarios. Sin embargo, reconoció que no se puede verificar vivienda por vivienda la cantidad exacta de agua que ingresa al sistema de alcantarillado.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, el Honorable Diputado Sepúlveda**, insistió en que este método se basa en un supuesto que no puede ser verificado a nivel individual, lo que genera dudas sobre la precisión del cobro, y sobre su tratamiento como costo variable.

- **Sometido a votación el Capítulo 07, Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sandoval y los Honorables Diputados señores Bianchi, Sauerbaum y Sepúlveda.**

- - -

En el curso de la última sesión se formularon un conjunto de consultas y apreciaciones:

La **Honorable Senadora señora Allende** consultó por la situación de los ascensores, ya que tienen una importante función tanto real y también como íconos de la ciudad.

La **Directora de Arquitectura** señaló que se sigue trabajando en ese proceso y se han firmado convenio con las universidades entre ellas con la Universidad Federico Santa María. Ello con la finalidad de generar un expediente que permita abordar una discusión con el Consejo de Monumentos Nacionales y que haya una comprensión más adecuada y más amplia; ya que no son solo temas patrimoniales, que, si bien son muy relevantes, también es muy importante para la ciudadanía que los ascensores forman parte del sistema de movilidad cotidiano de ellos. Añadió que lamentablemente, como muchos de los componentes patrimoniales son proyectos lentos porque requieren un análisis de mayor complejidad y con mayor robustez.

Enseguida la misma Senadora preguntó por el estado de avance de las obras y mejoras del Centro Gabriela Mistral (GAM), dado que la mitad de dicha obra parece detenida y expresó el gran relieve que tiene como centro cultural.

La **Directora de Arquitectura** señaló que efectivamente, ese es un proyecto en que la Ministra ha insistido mucho para impulsarlo y que se tiene programado licitar, el llamado a licitación de obras para el 21 de noviembre y ya se hizo la apertura del registro especial. Hay entre seis y cinco empresas que todavía están en evaluación. Agregó que el proyecto con eso culmina y en el fondo se incorpora la gran sala, una sala de ensayo y también un mejoramiento; la unión finalmente de los dos centros que pasaría a ser un gran centro cultural se terminaría en el 2027.

---

El **Honorable Diputado señor Sauerbaum** consultó a la Ministra, sobre la Glosa 6 de la Dirección de Vialidad. Indicó que con dicha disposición las direcciones regionales de vialidad podrán celebrar convenios con los gobiernos regionales u otras entidades públicas y o municipalidades para el financiamiento y ejecución de pasarelas fluviales y de obras de conservación, rehabilitación y mejoramiento de huellas y caminos de uso público, previo compromiso formal de la transferencia al fisco de las fajas respectivas. Y desea saber si esta norma comprende los caminos rurales o caminos vecinales y en qué condiciones.

Por su parte el **Honorable Senador señor Sandoval** expresó que valoraban en su región que, en esta Administración, la responsabilidad que asumió el MOP respecto de la Ruta 7 y su financiamiento como fondo sectorial, lo que valoran y lo destacan. Expresó que este compromiso del MOP liberó a la región y eso debería mediante un convenio de programación para con esos fondos intervenir la red regional. Expresó su confianza que los recursos que se destinaba para caminos de la Ruta 7, sigan usándose en los caminos de la red regional.

El **Presidente de la Subcomisión Mixta, Honorable Diputado señor Sepúlveda** señaló que en su oportunidad propuso se estudiara dicha glosa para perfeccionarla tal vez en un próximo presupuesto. Indicó que la idea le parece adecuada pero consultado cuantos kilómetros se podría avanzar en el Maule o Ñuble eso no queda claro.

La **Ministra de Obras Públicas, señora Jessica López** señaló que los convenios de programación son una muy buena forma para acordar con los gobiernos regionales, no solo por el tema del financiamiento, que significa un aporte de los gobiernos, sino también porque permite programar las obras a un plazo mayor y no estar presupuesto a presupuesto con la cartera. Es una modalidad muy exitosa y muy apropiada.



El convenio más grande está en Magallanes, en fin, pero se está disponibles a trabajar de esa manera.

Respecto de los caminos vecinales y los caminos no enrolados en general no contestó porque señaló ignorar a qué se refiere exactamente; solo agregar que están conscientes de dicha necesidad que hay en todo el país, sin embargo, la magnitud de ese desafío se nos hace bien difícil.

En cuanto a lo señalado por el Presidente indicó que sería posible estudiar de comprometer una cantidad de kilómetros por región de caminos no enrolados e incorporar a la cartera.

El **Honorable Senador señor Sandoval** consultó porqué cuesta tanto echarle mano al manual de camino y revisarlo.

La **Ministra de Obras Públicas** contestó que tiene que ver con categorías de camino y se comprometió a tratar el asunto con el Director de Vialidad.

- - -

#### RESOLUCIÓN DE LA PARTIDA

**En mérito de las consideraciones precedentemente expuestas y de las resoluciones pertinentes, la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos propone aprobar la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas, sin enmiendas, excepto el Capítulo 02, Programa 02, Dirección de Arquitectura y el Capítulo 04, Programa 01, Dirección General de Aguas, que han quedado Pendientes.**

- - -

#### ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **14 de octubre de 2024**, con asistencia de los Honorables Diputados, señor Alexis Sepúlveda Soto (Presidente); y señores Carlos Bianchi Chelech y Frank Sauerbaum Muñoz; **17 de octubre de 2024**, con asistencia del Honorable Diputado, señor Alexis Sepúlveda Soto (Presidente); Honorable Senador, señor David Sandoval Plaza y Honorables Diputados, señor Carlos Bianchi Chelech, y señor Frank Sauerbaum Muñoz, y **29 de octubre de 2024**, con asistencia del Honorable Diputado, señor Alexis Sepúlveda Soto (Presidente); Honorable Senador, señor David Sandoval Plaza y Honorable Diputado, señor Frank Sauerbaum Muñoz.



Sala de la Subcomisión, a 30 de octubre de 2024.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Juan Pablo Libuy García".

**JUAN PABLO LIBUY GARCÍA**  
**Abogado Secretario de la Subcomisión**



	<p><b>Programa 13</b> <b>Dirección de</b> <b>Contabilidad y</b> <b>Finanzas</b></p> <p><b>Programa 14</b> <b>Infraestructura</b> <b>para el Buen Vivir</b></p> <p><b>Programa 23</b> <b>Administración de</b> <b>Infraestructuras</b> <b>DOH</b></p> <p><b>Programa 24</b> <b>Administración de</b> <b>Infraestructuras</b> <b>Dirección de</b> <b>Vialidad</b></p> <p><b>Programa 34</b> <b>Conservaciones</b> <b>por Administración</b> <b>Directa Dirección</b> <b>de Vialidad</b></p> <p><b>Programa 37</b> <b>Conservaciones</b> <b>por Administración</b> <b>Directa Dirección</b> <b>de Aeropuertos</b></p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p> <p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
<b>CAPÍTULO 03</b>	<p><b>Programa 01</b> <b>Dirección General</b> <b>de Concesiones de</b> <b>Obras Públicas</b></p>	<p>APROBADO SIN ENMIENDAS.</p>
<b>CAPÍTULO 04</b>	<p><b>Programa 01</b> <b>Dirección General</b> <b>de Aguas</b></p>	<p>PENDIENTE PARA COMISION MIXTA</p>



	<b>Programa 02 Administración de Infraestructuras Dirección General de Aguas</b>	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	<b>Programa 03 Gestión Hídrica y Organizaciones Dirección General de Aguas</b>	APROBADO SIN ENMIENDAS.
<b>CAPÍTULO 05</b>	<b>Programa 01 Instituto Nacional de Hidráulica</b>	APROBADO SIN ENMIENDAS
<b>CAPÍTULO 07</b>	<b>Programa 01 Superintendencia de Servicios Sanitarios</b>	APROBADO SIN ENMIENDAS

**JUAN PABLO LIBUY GARCÍA**  
Abogado Secretario de la Subcomisión