INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de ley de presupuestos del sector público para el año 2013, en lo relativo a la Partida 19, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

BOLETÍN N° 8.575-05.

HONORABLE COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS:

La Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos tiene a honra emitir su informe acerca del proyecto de ley señalado en el epígrafe, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República, que fija el presupuesto del sector público para el año 2013, en lo relativo a la Partida 19, correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A las sesiones en que la Subcomisión analizó esta Partida asistieron, además de sus miembros, los Honorables Diputados señora Denise Pascal y señores José Pérez, Alfonso De Urresti y David Sandoval.

Concurrieron también las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Pedro Pablo Errázuriz; la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt; el Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Jorge Atton; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Ignacio Ovalle; el Jefe del División de Administración y Finanzas del Ministerio, señor Juan Carrasco; el Jefe de la División de Subsidios, señor Javier Olivos; el Coordinador General de Transantiago, señor Patricio Pérez; el Jefe de la División de Administración y Finanzas de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Cristián Olea; del Departamento de Finanzas de la Junta Aeronáutica Civil, señora Alejandra Cruces; el Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Víctor Toledo y la Gerente de Finanzas de la Empresa, señora Cecilia Araya; el Jefe de la División Gerencia Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Fernando Muñoz; el Jefe del Departamento de Finanzas de esa Subsecretaría, señor Nelson Bravo, y el asesor legislativo del Ministro Juan Carlos González.

Del gobierno regional de la XV Región de Los Ríos: el Intendente, señor Juan Andrés Varas, y los consejeros regionales

señores Sergio Martínez y Elías Sabat.

De la Dirección de Presupuestos: el Jefe del Sector Infraestructura, señor José Pisero; el asesor de la Directora de Presupuestos, señor Lucas Palacios, y los analistas del sector Infraestructura señoras Silvia Pinto, María José Huerta, Sandra Gaete, Mónica Bravo y Carolina Muñoz, y señores René Ibarrola y Cesar Manríquez.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los asesores señora Francisca Toledo y señor Pedro Pablo Rossi.

Del Instituto Libertad y Desarrollo, la asesora economista, señora Susana Jiménez y la asesora legislativa, señora Silvia Baeza.

- - -

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

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

- - -

PARTIDA 19
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

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

Para el año 2013, el presupuesto de la Partida de este Ministerio se presenta consolidado en moneda nacional, por lo que no hay autorizaciones de gasto en moneda extranjera.

Cabe señalar que en cada capítulo y programa de esta Partida, y con el propósito de que las cifras que se indican resulten comparables, se precisarán las cantidades propuestas como límite del gasto para el año 2013 y las que fueron aprobadas para el año presupuestario 2012, presentando estas últimas en cifras corregidas con el incremento por reajustes y leyes especiales y expresadas en moneda del año 2013, según

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

La Partida relativa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el año 2013, considera ingresos y gastos por M$ 738.657.797. El presupuesto final del Ministerio para el año 2012 fue de M$ 669.247.394, expresados en moneda del año 2013, lo cual representa un incremento de 10,4% en este presupuesto.

- - -

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

CAPÍTULO 01
SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

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

- - -

PROGRAMA 01
SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 10.931.143, lo cual representa un aumento de 5,6% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 10.351.709.

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, explicó que las líneas programáticas del presupuesto de dicha repartición son los siguientes:

Uno) Operación (gasto en personal y bienes y servicios de consumo), con una variación positiva de un 2,7%.

Dos) Subsidios tradicionales (zonas aisladas), que se incrementa en un 12,4%.

Tres) Fiscalización y Regulación (inversiones). Aumenta en un 5,2%.

Cuatro) Aportes de Ferrocarriles del Estado (Inversiones e interés), que disminuye en un 4,0%.

Cinco) Subsidio Nacional al Transporte Público, equivalente a un aumento del 15,3%.

Seis) Flujos financieros, con una restricción del 7,2%.

Al concluir, entregó una carpeta con los antecedentes presupuestarios de cada uno de los Capítulos y Programas referidos al Ministerio de Transporte, la que se encuentra a disposición de los señores Parlamentarios en la Secretaría de la Subcomisión.

El Honorable Diputado señor Jaramillo solicitó antecedentes sobre las razones que motivan el alza en el ítem para contratar personal.

- Sometido a votación el Programa 01, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

PROGRAMA 02
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (EFE)

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 153.296.701, lo cual importa una disminución de 5,0% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 161.282.954, expresado en moneda del año 2013.

Al iniciarse el debate sobre este Programa, **la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt,** entregó una presentación acerca del proyecto de ley de presupuestos 2013, específicamente del Programa 02, Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), y del Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público, ambos programas pertenecientes a la Subsecretaría de Transportes. Además, entregó anexos con información con detalle de los gastos de EFE y de los diferentes tipos de subsidios.

Se refirió inicialmente a EFE, explicando que en el año 2013, el presupuesto asciende a $ 153.297 millones para gastos lo que implica una disminución de $ 7.986 millones en comparación con el

presupuesto vigente del año 2012, lo que representa un 5% menos de recursos.

Seguidamente, exhibió el siguiente gráfico con desglose de los subtítulos de gastos de EFE.



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cifras en MM$ 2013

	CLASIFICACION PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO VIGENTE 2012	PROYECTO DE LEY AÑO 2013	VARIACION MM$	VARIACION %
24	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	5.022	3.581	- 1.441	-28,7%
25	INTEGROS AL FISCO	1.623	-	- 1.623	-100,0%
33	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	59.467	62.619	3.152	5,3%
34	SERVICIO DE LA DEUDA	95.170	87.096	- 8.074	-8,5%
35	SALDO FINAL DE CAJA	1	1	-	0,0%
	G A S T O S	161.283	153.297	- 7.986	-5,0%

Gobierno de Chile | Subsecretaría de Transportes 7

Detalló el gasto 2013 de este programa, mencionando, en primer lugar, las transferencias corrientes, que le asignan $ 3.581 millones, y que representan una rebaja en $ 1.441 millones en relación al año 2012, equivalentes a un 28,7% de menor gasto. Informó que este Subtítulo financia los fondos para indemnizaciones de esta empresa.

Continuó diciendo que las transferencias de capital de EFE totalizan $ 62.619 millones, con una variación de $ 3.152 millones adicionales respecto del año 2012, lo que significa un crecimiento de 5,3%. Dentro de estas transferencias de capital se encuentran: Ferrocarril Arica La Paz por $ 5.958 millones; Inversiones Plan Trienal 2011-2013 por $ 24.908 millones; Aporte Mantención Infraestructura por $ 23.113 millones, e Inversiones Planes Trienales Anteriores, por $ 8.639 millones.

Explicó, también, que el servicio de la deuda, por $ 87.096 millones, es menor al del año 2012 en $ 8.074 millones, equivalente a un 8,5%.

El Honorable Senador señor Sabag consultó acerca de la extensión del “Bío Tren” hacia la ciudad de Coronel.

El Honorable Diputado señor Jaramillo solicitó el detalle de la asignación de recursos para el Plan Trienal 2011-2013, que asciende a M$ 24.908.409, experimentando una variación positiva del 10,2% (M$ 2.298.677).

La señora Subsecretaría señaló que ese tramo (extensión del Bío Tren a Coronel) no está considerado en el presupuesto para el año 2013, pero sí forma parte de la carpeta de proyectos en estudio. Explicó que ese tema está considerado en el proyecto de ley de subsidio al transporte público, el que actualmente se encuentra en la Comisión de Hacienda del Senado.

Enseguida, declaró que el Plan Trienal al que se refirió el Honorable Diputado señor Jaramillo tiene un doble componente: por una parte está la deuda de arrastre (M$ 8.639.288) y el que se ejecutará a futuro (M$ 24.908.409), montos que serán utilizados en la mejora de la infraestructura de obras civiles para el tren a Rancagua.

Por su parte, **el Presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Víctor Toledo,** precisó que la inversión del Plan Trienal está destinada a los siguientes rubros:

Uno) Adquisición de material rodante (12 trenes de cercanía -última generación- para “Rancagua Express”).

Dos) Remodelación de pasos de nivel (21 en total), con el objeto de aumentar los niveles de seguridad en ese tramo.

Tres) Reconstrucción y mantenimiento de la vía.

El Honorable Diputado señor Jaramillo observó, luego de la explicación anotada, que el Plan Trienal está dirigido íntegramente a mejorar la ruta entre Santiago y Rancagua, sin que se consideren otras zonas del país en que el ferrocarril podría operar como un medio de transporte seguro y barato para un gran sector de la población, especialmente en las Regiones X y XV. En este sentido, manifestó su desacuerdo con el foco escogido para este Plan. Recordó, además, que son numerosos los ciudadanos del sur de Chile que le han solicitado como representante en el Parlamento, (particularmente como integrante de la Comisión Especial Mixta de Presupuesto), que inste al Ejecutivo para reinstalar los tramos que hoy no están operando, como un medio de cercanía o de turismo, cuestión que no ha sido asumida por el Ejecutivo en ninguno de los ejercicios presupuestarios.

En razón de que el presupuesto presentado no considera ningún monto en este sentido, solicitó al Ejecutivo incorporar una

nueva glosa, con el objeto de abrir el Programa para que puedan hacerse luego las transferencias necesarias de modo de implementar trenes de cercanía en otras zonas del país, más allá de Rancagua.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, explicó que la actual Administración está recuperando la Empresa de Ferrocarriles, que se encontraba en condiciones financieras difíciles. En ese sentido, anunció que dicha recuperación incluye los estudios para diversas zonas del país, optando en primer término por trenes de cercanía, para luego avanzar hacia otras zonas en una etapa posterior. Todo lo anterior está contenido en el proyecto de ley de subsidio al transporte público, que incluye expresamente a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El Honorable Diputado señor Recondo hizo presente que la Empresa de Ferrocarriles del Estado no sólo cuenta con los fondos asignados en el presupuesto que se debate, sino, también, con otras entradas provenientes, por ejemplo, de los gobiernos regionales. De esta manera, continuó, es importante que el Ejecutivo evalúe la posibilidad de implementar trenes de acercamiento en otras zonas del sur de Chile considerando la importancia de los mismos para el transporte de numerosos trabajadores del sector agrícola y maderero, entre otros.

Recordó que en la discusión presupuestaria para el presente año (2012), el Presidente de la Empresa se comprometió a estudiar las variables de costo financiero, operacional y de rentabilidad social de la implementación de trenes de acercamiento en otros tramos diferentes de Santiago – Rancagua (especialmente en la X y en la XV regiones), por lo que solicitó al Ejecutivo tenerlo presente y acompañar dicho estudio, con especial énfasis en la demanda.

La unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo, acordó solicitar al Ejecutivo acompañe la información comprometida respecto de los modelos de costo de la instalación de trenes de cercanía en la X y en la XV regiones.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones comprometió la entrega de la información para los próximos 30 días, precisando que los estudios que existen son de los tramos Santiago – Rancagua; Santiago – Melipilla; Merval 5ª Etapa, y Quilicura. Sin perjuicio de lo anterior, expresó que dicha cartera trabajará en las peticiones que formulen los señores Parlamentarios en los tramos solicitados.

El Honorable Diputado señor Jaramillo recordó que el Ejecutivo había anunciado su anuencia para una indicación que crearía un ítem presupuestario o glosa, donde quedaría establecido que en el presupuesto 2013 de esta cartera se entregarían recursos destinados a estudios e implementación de trenes de cercanía en la zona sur del país.

Expresó que los trenes de cercanía en el sur -cuando funcionaban- no tenían un déficit muy alto y fueron exitosos. Por lo mismo, pidió información respecto de los costos de mantenerlos en funcionamiento y de las inversiones necesarias para contar con un tren de cercanía en el sur de Chile.

La Honorable Diputada señora Pascal solicitó incorporar en esa glosa a las zonas periféricas de Santiago que no se encuentran licitadas, y que, por pertenecer a la Región Metropolitana, están permanentemente relegadas. Indicó que la nueva ley de transportes no resolvería el problema de trenes de acercamiento en regiones.

La Subsecretaría de Transportes, señora Hutt, respondiendo a esta solicitud informó que la nueva ley de subsidios considera recursos para inversiones en regiones y que los estudios respectivos están en curso. Sin embargo, manifestó que, de ser necesario, el Ejecutivo estaría dispuesto a agregar una nueva glosa que disponga la entrega de estudios para trenes de acercamiento.

Adicionalmente, dijo que el presupuesto 2013 contiene recursos para inversiones que aportan al desarrollo de la empresa EFE. Ejemplificó diciendo que una muestra de ello son las inversiones para el tren Rancagua Express, que será la primera obra que marcará un estándar sobre el cual se harán las próximas inversiones.

El Honorable Diputado señor Recondo señaló que el año 2011 se habían hecho estudios de trenes para la zona sur y que con motivo de la ley espejo para regiones, el Gobierno había comunicado que se avanzaría en la implementación de ellos.

Sin embargo, dijo compartir la estrategia de la empresa EFE para continuar su desarrollo, ya que es importante impedir que se inviertan recursos que luego no den cuenta de las obras de inversión. Mencionó que en el caso de EFE, en el pasado, se hizo uso político con las inversiones de esta empresa.

El Honorable Diputado señor Jaramillo observó que la sugerencia de la señora Subsecretaria de agregar una glosa para estudios no era suficiente, pues recordó que en sesión de la misma Subcomisión se dijo que los estudios ya están en curso, sin considerar los recursos del presupuesto 2013; y establecer sólo el envío de los mismos en una glosa no da respuesta a la inquietud manifestada por esta Subcomisión.

Finalmente, expresó que la ciudadanía de la zona sur del país está muy afectada por el abandono que debe soportar en materia de transporte y conectividad, lo que ha generado una migración hacia los centros urbanos de la zona central y frenado el desarrollo. Los estudiantes no cuentan con medios de transporte adecuado para llegar a los

establecimientos de enseñanza y los profesionales jóvenes no tienen fuentes de trabajo.

En el caso del distrito que representa, una solución es reponer el tren de cercanía Victoria-Puerto Montt. Volvió sobre su solicitud de incorporar a este Programa una glosa que permita la realización de los estudios necesarios para la ejecución de esta obra.

En otro orden, hizo presente que hace cinco años solicitó un informe de SECTRA sobre la construcción de un segundo paso bajo nivel en la ciudad de La Unión, porque el que hay se inunda con una napa subterránea próxima.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Letelier** requirió información relativa al Plan Trienal de EFE, que exponga con claridad y completitud qué se pretende hacer y de qué manera. Explicó que ha de proporcionarse a la empresa un mecanismo simple y eficaz para que pueda disponer de sus activos ociosos y reclamó la incorporación de una glosa que considere esta solución.

Además, demandó incluir también una glosa que faculte la realización de los estudios previos para la construcción de pasos bajo nivel en las comunas de San Francisco de Mostazal, Graneros y Requinoa y de un paradero en la vía férrea, que se ubique en el sector norte de la ciudad de Rancagua.

El señor Ministro explicó que los pasos sobre y bajo nivel son competencia de las municipalidades, que pueden acceder a fondos de los gobiernos regionales para tales fines. Con todo, comprometió por ahora sólo una revisión de las prioridades establecidas en los planes de SECTRA, pues no sería prudente modificarlos en la ley anual de presupuestos sin un análisis previo.

También anunció que se proporcionará a los miembros de la Subcomisión los antecedentes informativos que han solicitado y comprometió una glosa nueva, en el Programa 08 de este Capítulo, que incluya los estudios para el tren de cercanía Victoria – Puerto Montt y el paradero en la zona norte de Rancagua.

- Puesto en votación el Programa 02, Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se aprobó por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señores Horvath, Letelier y Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

PROGRAMA 03
TRANSANTIAGO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 42.842.114, lo cual significa un incremento de 1,7% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 42.124.842, expresado en moneda del año 2013.

- Este Programa 03, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

PROGRAMA 04
UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 10.528.988, lo cual representa un aumento de 10,7% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 9.507.041.

El Honorable Diputado señor Recondo solicitó información respecto de los montos asignados para la compra de cámaras de vigilancia en la X Región, así como de la instalación de nuevas tecnologías que permitan mejorar el trabajo de la Unidad Operativa de Control de Tránsito.

- Puesto en votación el Programa 04, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

PROGRAMA 05
FISCALIZACIÓN Y CONTROL

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 8.420.290, lo cual importa un aumento de 12,9% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 7.460.403.

- Sometido a votación el Programa 05, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

PROGRAMA 06
SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO.

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 479.555.440, lo cual significa un aumento de 15,2% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 416.308.499.

En relación con este programa, **la señora Subsecretaria** señaló que su presupuesto asciende a $ 479.555 millones, lo que supera al presupuesto vigente del año 2012 en $ 63.248 millones. Esto implica un incremento de 15,2%.

Aclaró que este incremento está dado fundamentalmente por transferencias corrientes que representan un 87% del total de gastos del programa, que es justamente el lugar donde se encuentran los subsidios.

Enseguida, exhibió un gráfico que detalla, en forma regional, los distintos subsidios para regiones:

- Asignación 512, Subsidio Nacional al Transporte Público, por $ 196.771.717 miles, de los cuales $ 69.223.998 miles van a regiones, quedando para subsidio de tarifas en Santiago la cantidad de $ 127.547.719 miles.

- A regiones se agrega el Subtítulo 33, Iniciativas de Inversiones, que también se destina a regiones, por $ 21.300.300 miles.

- Los recursos antes mencionados para regiones, más la transferencia a SUBDERE por $ 33.023.420 miles suman, para distribución regional, un total de $ 127.547.718 miles.

- Si a este total se agrega el Subsidio a Zonas Aisladas, Asignación 511, Subsidio al Transporte Regional, por $ 12.085.244 miles, se tiene para regiones un total de $ 139.632.962 miles.

La señora Subsecretaria comentó que en la Partida 05, Ministerio del Interior, Capítulo 05, Programa 01, Subtítulo 33, Ítem 02, se encuentran recursos para regiones derivados de la ley Nº 20.378, por $ 131.371.833 miles, con lo cual el total general de recursos para regiones alcanza a $ 271.004.795 miles.

El Honorable Diputado señor Jaramillo consultó acerca del porcentaje del total general para regiones, de M$ 271 004.795, que cuenta con evaluación positiva del Ministerio de Desarrollo Social. De acuerdo a su experiencia, los recursos de la ley espejo al final terminan financiando proyectos de inversión de vialidad de Obras Públicas y no va directamente a transporte.

El Honorable Senador señor Letelier hizo presente una falta de correspondencia en el empleo de estos subsidios, pues el rubro de este Ministerio es el transporte y no la infraestructura vial. En consecuencia, el subsidio debiera dirigirse a la tarifa del transporte público. Ejemplificó lo que sucede en este ámbito mencionando el subsidio en transporte escolar, diciendo que en regiones un niño recibe como beneficio de subsidio a la tarifa, para asistir a clases, la cantidad de $ 100. En Santiago, esta ayuda para un niño llega a $ 500.

Cuestionó el criterio de distribución de los recursos para subsidio al transporte escolar y reflexionó preguntándose cuántos de esos recursos que reciben los municipios se destinan a otros fines.

Comentó que la Cámara de Diputados incorporó a los taxis colectivos como receptores de subsidios al transporte, lo que a su juicio no se aviene con la política de transporte público.

Enseguida, se preguntó por qué no se incentiva con subsidio a la tarifa el uso del metro o de ferrocarriles, que representan una forma de transporte limpia, no contaminante y segura.

Agregó que del total de recursos de la ley espejo, el 40% se destina a infraestructura. Si bien algún tipo de infraestructura se justifica, tales como paraderos, lo relevante es que los recursos se destinen mayoritariamente al subsidio a la tarifa. Sugirió incorporar una glosa que impida que los recursos sean ocupados en las regiones para inversiones distintas al transporte.

Requirió información acerca de SEXTUR.

En cuanto a los recursos para regiones, dio a conocer un estudio realizado por la Unidad de Asesoría Presupuestaria del Senado que compara las variaciones de los subsidios del año 2013 con el presupuesto del año anterior. A través de un cuadro se muestran los recursos que en el presupuesto 2013 van dirigidos a regiones y los que van a la ciudad de Santiago.

Expresó su disconformidad con la falta de equilibrio en los recursos destinados a Santiago versus las regiones. Señaló que le parece comprensible que del Subsidio al Transporte Público se destine una parte para Santiago y otra para regiones y que se agregue a

regiones las inversiones y las transferencias a SUBDERE para llegar a la misma cantidad de Santiago, de M$ 127.547.718.

A mayor abundamiento, dijo que sin embargo a Santiago se agregan recursos del Subsidio transitorio-Transantiago por $ 78.040.338 miles y Subsidio Transporte Público-Transantiago por $ 131.920.858 miles, adicionales a los $ 127.547.719 miles del Subsidio Nacional al Transporte Público.

Con lo anterior, continuó, de acuerdo a la información proporcionada por la Unidad de Presupuesto del Senado, la ciudad de Santiago recibe recursos de subsidios por un total de $ 337.508.915 miles, lo que es muy superior a lo que se destina a regiones en esta partida.

Distribución de Recursos Subsidios de Transportes 2013 (en miles de pesos)

	Subsidios Globales a Transantiago	Subsidio para Regiones	Total
Subsidio Permanente a Transporte Público	127.547.719	69.223.998	196.771.717
Iniciativas de Inversión (5a otras)		21.300.300	21.300.300
Transferencias a SUBDERE		37.023.420	37.023.420
Subtotal	**127.547.719**	**127.547.718**	**255.095.437**
Subsidio Transitorio Transantiago	78.040.338		78.040.338
Subsidio A Transporte Transantiago (adicional a la Ley-TS)	131.920.858		131.920.858
Total Subsidios	**337.508.915**	**127.547.718**	**465.056.633**

Fuente: Unidad Asesoría Presupuestaria del Senado

Cabe expresar que además de estos recursos para regiones, debe considerarse el subsidio al transporte regional por $ 12.085.244 miles, que corresponde al subsidio a zonas aisladas, destinados mayoritariamente a carga. Incluye un nuevo subsidio al transporte de combustible para la región de Aysén y la provincia de Palena[1].

Expresó que los recursos que están en el Ministerio del Interior y que van a los gobiernos regionales para inversión terminan suplementando el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y no se aplican en subsidios a la tarifa del transporte público. Con todo, aún sumando los dineros que están en el Ministerio del Interior, Santiago sigue recibiendo mayores recursos que regiones, concluyó.

[1] Fuente: Unidad de Asesoría Presupuestaria del Senado.

El Honorable Diputado señor Recondo, recordó que el subsidio transitorio al Transantiago se aprobó para evitar una alza de la tarifa en el transporte público de Santiago.

Preguntó cómo se evitará que la tarifa siga subiendo, ya que en algún momento se debe sincerar su valor.

Respecto del subsidio a regiones, señaló que lo importante, a su juicio, es que los subsidios se dirijan a las personas y no se discrimine a los distintos medios de transporte.

Se manifestó contrario con la sugerencia de incorporar una glosa que impida que los gobiernos regionales realicen inversiones. Opinó que la descentralización es una necesidad y que es la ley la que otorga la decisión a las regiones sobre el destino de los proyectos a ser financiados con esos recursos.

El Honorable Senador señor Sabag compartió la opinión respecto de los recursos de decisión regional, señalando que de los recursos que el país destinó al sistema Transantiago, a la fecha no queda ninguna obra perdurable. En cambio, en regiones, las inversiones que se realizan con estos recursos se mantienen en el tiempo para la comunidad y constituyen un patrimonio público.

La Honorable Diputada señora Pascal comentó que para las personas que viven en la periferia de la capital, el costo de viajar a Santiago puede ascender a $ 4.000 diarios y llegar a implicar un 30% de la renta mensual de una familia. Consultó acerca de la fórmula para dar solución a este problema.

El Honorable Diputado señor Jaramillo pidió mayor explicación respecto del incremento de 177%, en relación con el año anterior, en Subsidio Transporte Público-Transantiago, que aumenta recursos por M$ 84.319.318, pues de un monto de M$ 47.601.540 en 2012 (actualizado en miles de pesos 2013) asciende a M$ 131.920.858 en 2013.

La señora Subsecretaria respondió las consultas formuladas refiriéndose, en primer lugar, a las inversiones de decisión regional con recursos de la ley espejo en materia de transporte.

Mencionó que se han aplicado recursos para la renovación de buses. Además, las obras en inversiones de infraestructura de calles y caminos también afecta al transporte, toda vez que mejoran los tiempos de traslado, aumentan la seguridad y hacen menos incómodo el transporte de pasajeros, ayudando a incentivar el uso del transporte público como medio principal de transporte. En consecuencia, no es posible separar una obra de inversión de infraestructura de los efectos que genera en el transporte.

Respecto de las diferencias en subsidio a la tarifa de regiones versus Santiago, especialmente por las zonas no licitadas, indicó que la nueva ley incorpora recursos para dar solución a este tema. Informó que, actualmente, las zonas no licitadas sólo gozan del beneficio del subsidio al transporte escolar pero no así de los otros subsidios.

Señaló además que las tarifas de transportes en la ciudad de Santiago han sufrido alzas muy superiores a las del resto del país.

Con todo, explicó, los recursos para regiones de la ley espejo están en el Ministerio del Interior y las diferencias en cantidad de recursos totales de las regiones en relación con la Región Metropolitana son corregidas en la nueva ley de transportes.

Sobre posibles subsidios para medios limpios de transportes como ferrocarriles o metro, contestó diciendo que actualmente se entregan subsidios a MERVAL y a Metro, que afectan positivamente las tarifas de éstos.

En cuanto a las inversiones decididas por las regiones y los estudios realizados, manifestó que depende de la decisión regional priorizar la ejecución de los proyectos. Informó que con estos recursos se han mejorado, entre otros, los paraderos.

Agregó que los proyectos que están terminados en su etapa de estudio, que son realizados por SECTRA, para ser implementados como inversiones en regiones requieren informe del Ministerio de Desarrollo Social y ese es un trámite que demora un par de meses. Lo importante, agregó, es obtener recursos de FNDR para su ejecución. Sin embargo, concluyó, la ejecución de esos proyectos no corresponde al Ministerio de Transportes.

Al concluir el examen de este Programa, **el Honorable Senador señor Letelier** expuso que éste no está cumpliendo las exigencias acordadas al establecer el subsidio espejo para las regiones, cuando se pidió financiamiento extraordinario para el Transantiago.

En efecto, indicó Su Señoría, en la asignación 19.10.06.24.01.520 se contemplan M$ 78.040.338 para el Subsidio Transitorio – Transantiago. Sin embargo, el presupuesto no contiene igual suma para el subsidio transitorio de la ley N° 20.378 en regiones.

Por otra parte, en la asignación 19.10.06.33.02 se consulta una asignación a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, por M$ 37.023.420, que forma parte del subsidio permanente al transporte público para regiones. Según la letra b) del artículo 5° de la ley N° 20.378, esos recursos se transfieren a los gobiernos regionales para iniciativas de inversión y no siempre esos gobiernos los aplican al transporte.

En resumen, concluyó el señor Senador, los fondos presupuestarios asignados por el proyecto en estudio para Subsidio Nacional al Transporte Público no cumplen con el requisito de equidad en el tratamiento dado a la Región Metropolitana y al resto de las regiones del país, lo que se refleja claramente en los subtítulos 24, 31 y 33 de este Programa. Hizo constar que, además de la distribución desigual de recursos de subsidio al transporte público entre regiones y Santiago, la desigualdad se profundiza si se consideran las transferencias de recursos para el Metro que realiza el Ministerio de Obras Públicas por más de M$ 130.725.189.

El sectorialista de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señor José Pisero, explicó que la equiparidad se produce efectivamente, porque en el presupuesto del Ministerio del Interior y Seguridad Pública se incluyen recursos correspondientes al subsidio transitorio para regiones, y en la Partida Tesoro Público están presupuestados M$ 78.040.338 que se transferirán una vez que entre en vigencia el proyecto de ley que modifica la Ley N° 20.378, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional[2].

- Puesto en votación el Programa 06, Subsidio Nacional al Transporte Público, se rechazó por 2 votos contra 1. Se manifestaron en contra el Honorable Senador señor Letelier y el Honorable Diputado señor Jaramillo, y lo hizo por la aprobación el Honorable Diputado señor Recondo. Atendido lo que preceptúa el artículo 67 de la Constitución Política de la República, el rechazo no afecta al cálculo de ingresos ni a los gastos fijos de este Programa.

\- - -

PROGRAMA 07
PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 899.964, lo cual representa un aumento de 29,7% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 693.672.

- Sometido a votación el Programa 07, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

---

[2] Alude al proyecto Boletín N° 8.289-15, que se encuentra en segundo trámite constitucional en la Comisión de Hacienda del Senado y ya fue informado por la de Transportes y Telecomunicaciones.

- - -

PROGRAMA 08
PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 7.653.243, lo cual representa un decrecimiento de 6,1% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 8.146.264.

- Puesto en votación, el Programa 08 fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

CAPÍTULO 02
SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

PROGRAMA 01
SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 23.637.874, lo cual significa un incremento de 89,5% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 12.473.640.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Jorge Atton, expresó que la misión institucional de esta repartición consiste en promover el acceso equitativo a las telecomunicaciones, reduciendo la brecha digital mediante el fomento de la inversión, profundizando la competencia en el mercado, actualizando el marco normativo del sector y reformulando la institucionalidad para asegurar la debida protección de los usuarios, fiscalizando el cumplimiento de la normativa en el contexto del rol subsidiario del Estado con el objeto de generar igualdad de oportunidades y mejorar la calidad de vida para todos los habitantes del país.

Destacó como objetivos estratégicos de la Subsecretaría de Telecomunicaciones los siguientes:

Uno) Profundizar la competencia en el mercado de las telecomunicaciones.

Dos) Proteger los derechos de los usuarios.

Tres) Reducir la brecha digital.

Cuatro) Fortalecer la continuidad y recuperación de los servicios de telecomunicaciones.

Destacó que uno de los proyectos a implementar es el de la “Televisión Digital”.

Sobre este punto, explicó que una vez aprobada la norma será necesario un plan técnico para su ejecución, el que tendrá como objetivo principal el lanzamiento de la televisión digital terrestre, garantizando la disponibilidad de equipamiento en condiciones competitivas y un óptimo diseño técnico de las transmisiones.

Para cumplir con este plan, se creó una institucionalidad denominada “Programa TV Digital”, cuya responsabilidad será apoyar su implementación durante todo el período de transición hasta el “apagón analógico”. Con ese objeto, la Subsecretaría está trabajando en capacitación y elaboración de estudios e información al consumidor.

Respecto de la capacitación, señaló que el foco está en generar lazos de cooperación técnica entre los canales regionales y locales en el uso de la norma ISDB-t; traspaso de conocimientos en la industria local, en especial la orientación a los canales más pequeños; apoyo a la migración desde el sistema analógico al digital, y en la adquisición de los equipos para desarrollar las competencias necesarias para dicha migración, así como de los que sirvan para el apoyo y fiscalización de esta industria en el futuro.

La elaboración de estudios e información al consumidor se traduce en disponer de los niveles de captación que tiene la población sobre la televisión digital, así como en el apoyo al consumidor en el proceso de compra, de manera que puedan tomar decisiones con el mayor nivel de información posible, eliminando asimetrías y asegurando una migración exitosa hacia la norma ISDB-t (sello TVD).

Destacó también el convenio celebrado con el Servicio Nacional del Consumidor, que tiene por objeto el traslado de atención de reclamos desde las dependencias de la Subsecretaría a oficinas regionales de dicho Servicio, facilitando la atención de los usuarios y descentralizando por medio de la red municipal de atención al consumidor, particularmente en iniciativas de capacitación y difusión.

También se refirió a las glosas del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, con cuyos recursos se financiarán los servicios del administrador de banda ancha asociado al proyecto “Conectividad Escuelas”. Del mismo modo, afirmó que se podrá comprometer un mayor gasto por sobre lo autorizado en este ítem, destinado a financiar proyectos para la implementación de la televisión digital a nivel nacional, cuyo pago se efectuará entre los años 2013 y 2015. Para la

respectiva licitación, se deberá contar con la autorización de la Dirección de Presupuestos.

Finalmente, entregó un set de documentos que contiene el detalle de los proyectos del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones desarrollado durante el año 2012 a nivel país, desglosado por iniciativa, regiones y comunas.

- Sometido a votación el Capítulo 02, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

CAPÍTULO 03
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

PROGRAMA 01
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

El presupuesto de este Programa considera recursos por M$ 892.040, lo cual importa una disminución de 0,7% respecto del presupuesto final del año 2012, que fue de M$ 898.629.

El Jefe de la División de Administración y Finanzas de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Cristián Olea, señaló que esta repartición ejerce la dirección superior de la aviación civil, fijando directrices del quehacer aeronáutico y administrando la política aérea.

Dentro de sus objetivos, destacó los siguientes:

Uno) Aplicar la política aerocomercial, abriendo nuevas rutas y eliminando barreras de ingreso.

Dos) Promover la simplificación de los trámites de entrada, tránsito y salida de pasajeros y de carga internacional (facilitación aeroportuaria).

Tres) Entregar información estadística de tráfico aéreo al mercado para el buen funcionamiento de la industria.

Cuatro) Aprobar los seguros de responsabilidad civil por daños a pasajeros y terceros en superficie.

Precisó que uno de los puntos relevantes es la actualización de los sistemas informáticos, respecto de los cuales se ejecutarán las siguientes acciones:

a) Implementación de la “Fase III” del Sistema de Seguros denominado Gestión de Seguros de Aeronaves Comerciales (GSAC), que simplifica los procesos operativos de la aplicación para los usuarios del sistema y modifica la reportabilidad y medios de respaldo, con el objeto de cumplir con el Programa de Mejoramiento de la Gestión del Sistema de Seguridad en la Información.

b) Automatización de los Sistemas de Remuneraciones y Personal.

c) Agilizar el sitio electrónico www.jac.gob.cl en su módulo de transparencia.

d) Aplicación móvil con información sobre los Derechos del Pasajero.

- Sometido a votación el Capítulo 03, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión presentes, Honorable Senador señor Sabag y Honorables Diputados señores Jaramillo y Recondo.

- - -

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo precedentemente expuesto, la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos propone a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos la aprobación de la Partida correspondiente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con la siguiente enmienda:

PROGRAMA 19.01.06
SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Rechazarlo.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 17 de octubre de 2012, con asistencia del Honorable Diputado señor Enrique Jaramillo (Presidente), Honorable Senador señor Hosain Sabag y Honorable Diputado señor Carlos Recondo; 31 de octubre de 2012, con asistencia del Honorable Diputado señor Enrique Jaramillo (Presidente), Honorable Senador señor Hosain Sabag y Honorable Diputado señor Carlos Recondo; 5

de noviembre de 2012, con asistencia del Honorable Diputado señor Enrique Jaramillo (Presidente), de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath, Juan Pablo Letelier y Hosain Sabag y del Honorable Diputado señor Carlos Recondo, y 7 de noviembre de 2012, con asistencia del Honorable Diputado señor Enrique Jaramillo (Presidente), de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath, Juan Pablo Letelier y Hosain Sabag y del Honorable Diputado señor Carlos Recondo.

Valparaíso, a 8 de noviembre de 2012.

Mario Tapia Guerrero
Secretario de la Subcomisión