

**PROYECTO DE PRESUPUESTO 2013  
ANÁLISIS  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES**

La presente minuta tiene por objeto realizar un análisis comparativo de la Ley de Presupuesto aprobada y ajustada del 2012 y el Proyecto de Ley del 2013 respecto del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), con especial atención en los distintos subtítulos que componen la cuenta de gasto del presupuesto proyectado de dicho Ministerio.

Para facilitar la comparación, todos los valores serán presentados en pesos constantes del 2012, usando para ello un factor de inflación de 2,9% anual proyectado oficialmente para ese año.

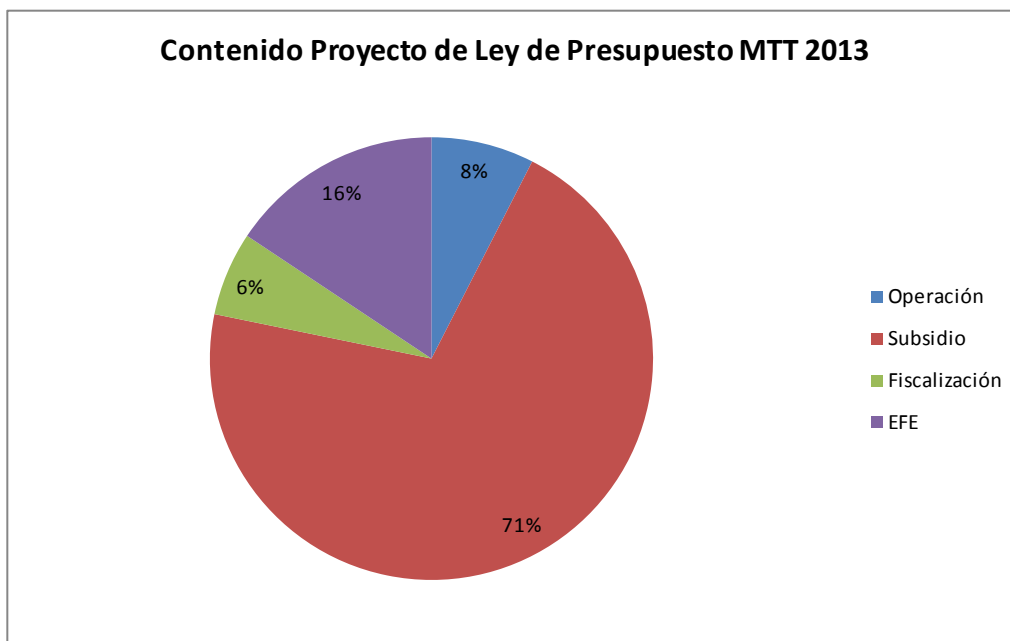
**I. ANALISIS GLOBAL**

El presupuesto total destinado al MTT alcanza un total bruto de MM\$693.669.456, lo que representa un aumento respecto de la Ley de Presupuesto aprobada y ajustada del 2012 de 11,7% (equivalente a \$72.895 millones adicionales). El mayor aumento de recursos se destina a financiar el Subsidio Nacional al Transporte Público (\$63.247 millones adicionales). Le sigue, aunque en bastante menor cuantía, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

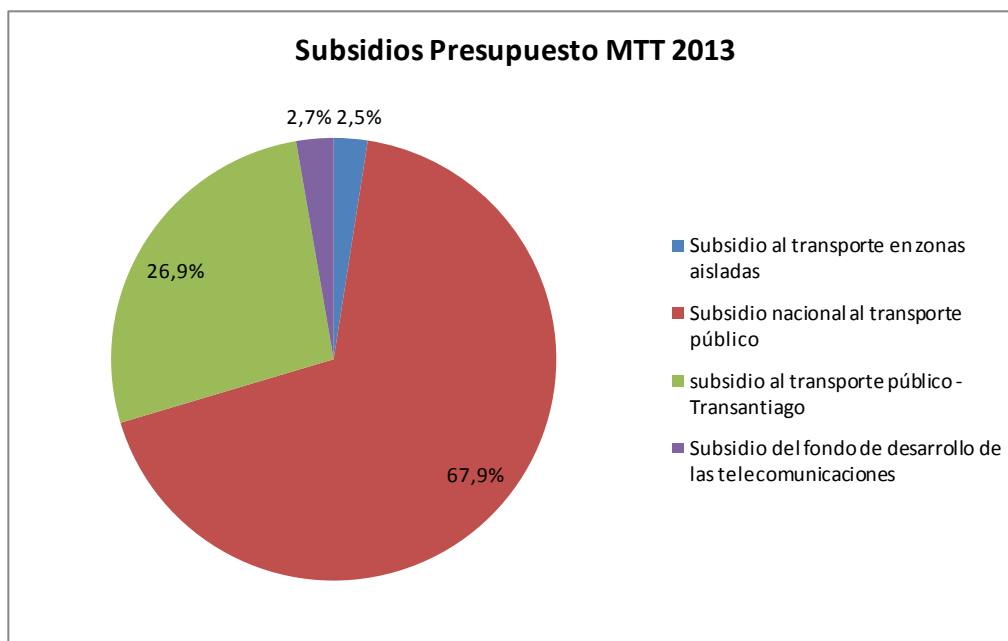
PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO 2012 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES (Partida 19)					
Capítulo	Programa	2011 (MM\$)	2012 (MM\$)	Var % anual	% Ppto 2012
1	<b>SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES</b>	<b>607.414.789</b>	<b>669.152.542</b>	<b>10,2%</b>	<b>96,5%</b>
	1 SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL	10.340.680	10.920.143	5,6%	1,6%
	2 EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	113.026.076	108.514.387	-4,0%	15,6%
	3 TRANSANTIAGO	41.978.299	42.706.087	1,7%	6,2%
	4 UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRANSITO	9.496.012	10.517.988	10,8%	1,5%
	5 FISCALIZACION Y CONTROL	7.449.374	8.409.290	12,9%	1,2%
	6 SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO	416.297.470	479.544.440	15,2%	69,1%
	7 PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO	691.643	897.964	29,8%	0,1%
	8 PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA	8.135.235	7.642.243	-6,1%	1,1%
2	<b>SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES</b>	<b>12.462.611</b>	<b>23.626.874</b>	<b>89,6%</b>	<b>3,4%</b>
	1 SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES	12.462.611	23.626.874	89,6%	3,4%
3	<b>JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL</b>	<b>896.600</b>	<b>890.040</b>	<b>-0,7%</b>	<b>0,1%</b>
	1 JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL	896.600	890.040	-0,7%	0,1%
<b>TOTAL</b>		<b>620.774.000</b>	<b>693.669.456</b>	<b>11,7%</b>	<b>100%</b>

El presupuesto global del MTT se destina en forma mayoritaria al programa Subsidio Nacional al Transporte Público (69,1% del presupuesto total), seguido por los recursos destinados a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (15,6% del presupuesto total). Transantiago es el destinatario de 6,2% del presupuesto del Ministerio, lo que sumado al resto de los programas del Capítulo 1, lleva a que la Secretaría y Administración General de Transporte concentre un 96,5% del presupuesto total del MTT. La Subsecretaría de Telecomunicaciones (Capítulo 2) recibe un 3,4% del presupuesto total - aumentando 89,6% su presupuesto respecto del año anterior - mientras que la Junta Aeronáutica Civil (Capítulo 3) percibe el 0,1% restante.

Cabe señalar que el presupuesto 2013 del MTT contempla recursos que se destinan principalmente a otorgar subsidios (71%) y a financiar los aportes a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (16%). Las actividades propias del MTT de operación y fiscalización, en tanto, perciben un 8% y 6% del presupuesto 2013, respectivamente.



Los subsidios que contempla el presupuesto 2013 del MTT alcanzan un monto total de \$490.481 millones, los que se destinan a financiar principalmente programas de transporte público. Del Subsidio Nacional al Transporte Público, que totaliza \$333.136 millones, 62% se consignan al Transantiago, mientras que el resto corresponde al subsidio permanente otorgado al transporte público en regiones. Adicionalmente, se destinan \$131.921 millones como subsidio al Transantiago, lo que complementa lo dispuesto en la ley de subsidio al transporte público. Con ello, el Transantiago concentra subsidios por un total cercano a US\$689 millones.



## II. ANALISIS POR PROGRAMA

### 1. SECRETARIA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL (190101)

- La Subsecretaría de Transporte tiene por objeto promover la accesibilidad e integración territorial en los sistemas de transporte, aumentar su eficiencia, mejorar las condiciones de seguridad, mejorar la calidad del servicio, promover la incorporación de tecnologías y promover la sustentabilidad ambiental, social y económica del transporte público, entre otros. El presupuesto para el 2013 es de \$10.920 millones, lo que representa un aumento de 5,6% respecto del 2012.
- El mayor presupuesto se destina exclusivamente a mayor gasto en personal, que crece 11,3%. Este mayor gasto se explicaría por el proyecto de modernización del MTT, el cual busca reestructurar ciertas unidades con el objeto de mejorar la planificación y anticipar oportunamente las necesidades y cambios que el país requiere en materias de transporte. Así, se pondría un énfasis en la planificación y desarrollo, de manera de coordinar las unidades de SECTRA, Operativa de Control de Tránsito, Contingencia, Logística, entre otras. Asimismo, se organizarían los directorios de Transporte Público de la Región Metropolitana y de Regiones.

- Se observa una reducción en todos los demás ítem. Parte importante se explica por los menores recursos destinados a la adquisición de activos no financieros que ya fueron adquiridos en años anteriores (edificio, programas informáticos). Cabe señalar que no se asignan recursos para estudios básicos durante el 2013.

## 2. EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO (190102)

- EFE tiene asignado un presupuesto de \$108.514 millones, monto 4% inferior al del 2012.
- Las principales reducciones provienen de menores transferencias al fondo para indemnizaciones (destinado a personal egresado de EFE entre 1993 y 1995) y menores impuestos pagados al fisco, además de un monto menor de pago de intereses en el caso de la deuda externa. Cabe señalar que el pago de intereses de la deuda interna y externa representa un 42% del presupuesto de EFE. Cabría, por tanto, preguntar cómo es el calendario de pagos de esta deuda hacia adelante.
- Las transferencias de capital aumentan 5,3%, producto de mayores recursos destinados al Ferrocarril Arica – La Paz, inversiones de arrastre del plan trienal 2011-2013 – que incluye el proyecto Rancagua Express - e inversiones en planes trienales anteriores (apoyo a infraestructura en zonas de norte y centro del país). El aporte para mantención de infraestructura, en cambio, se reduce en 10,8%. Sería importante conocer en qué consisten las inversiones contempladas en el plan trienal 2011-13 y la rentabilidad de estas inversiones, puesto se hace necesario que la empresa genere recursos propios para su operación. Cómo se vislumbran los resultados de EFE hacia adelante?
- Comentario general: las inversiones que se realicen en el sistema ferroviario del país pueden constituir una alternativa atractiva para ciertos recorridos con mayor flujo de pasajeros y algunos servicios particulares de carga. Sin embargo, no parece factible que sea una opción competitiva –en relación al transporte en camiones. Lo anterior, producto de que se requiere mantener las vías, lo que genera un costo importante para el Estado o para quien quisiera obtener la licitación del servicio de algún tramo. La carga por camiones, en cambio, no se hace cargo del costo de inversión y mantención de las rutas, lo que sumado a la ventaja relativa que obtiene este transporte en términos del impuesto específico al combustible, hace que se vea poco viable que el transporte ferroviario (y marítimo) pueda competir con el transporte de carga en camión. Resulta, pues, importante estudiar caminos posibles para rentabilizar el negocio ferroviario antes de continuar destinando recursos públicos a EFE, salvo que se trate de servicios puntuales.
- Preguntar sobre cambio de la deuda a un bono en pesos con plazo de gracia y tasa menor que mejoraría el resultado operacional.

### **3. TRANSANTIAGO (190103)**

- Los recursos destinados al programa Transantiago alcanzan \$42.706 millones, lo que representa un incremento de 1,7%. Se contemplan mayores recursos destinados a iniciativas de inversión, cuyo monto aumenta en un 9,5% lo que equivale a \$ 2.406 millones, destinados íntegramente a proyectos. En qué consisten estos proyectos? Se refieren a infraestructura del Transantiago? De qué tipo (paraderos, corredores, etc)?.
- El monto destinado a bienes y servicios de consumo, así como la adquisición de servicios no financieros se reducen en un 13,9% y 20,8%, respectivamente.

### **4. UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRANSITO (190104)**

- El presupuesto aumenta en 10,8%, lo que se explica principalmente por mayores recursos destinados a bienes y servicios de consumo, que aumentan en un 80,8%, equivalente a \$470 millones. Estos estudios abordarían, entre otros, mejoras a la programación de semáforos y la centralización de semáforos en regiones.
- Las iniciativas de inversión también aumentan en un monto importante, que equivale a un incremento de 3,8%. Con cargo a estos recursos, destinados mayoritariamente a la realización de proyectos, las Intendencias de las distintas regiones continúan administrando y gestionando el sistema de control de tránsito respectivo. De qué tipo de proyectos se trata?

### **5. FISCALIZACION Y CONTROL (190105)**

- El presupuesto aumenta en un 12,9%. Este programa comprende la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (Conaset), certificación vehicular y programas de fiscalización que implican mejoras en tecnología.
- Los gastos en personal aumentan en 10,8% equivalente a \$524 millones.
- En bienes y servicios de consumo el incremento alcanza un 12,4% esto es, \$ 277 millones, lo que se destinaría prioritariamente a reforzar la Conaset.
- Se reducen considerablemente los montos destinados a vehículos, mobiliario y equipos, sin embargo, existe un aumento considerable -1796,6% equivalentes a \$314 millones- en adquisición de programas informáticos (destinados a qué?).
- Las iniciativas de inversión se reducen de \$18 millones a cero.

### **6. SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PUBLICO (190106)**

- Los recursos destinados al programa Subsidio Nacional al Transporte Público alcanzan \$479.544 millones, lo que representa un 69% del presupuesto total del

MTT. Este programa básicamente refleja los subsidios otorgados al transporte público de Santiago (Transantiago) y de regiones.

- El presupuesto del programa es 15,2% superior al presupuesto 2012. Este incremento se explica mayormente por los recursos adicionales para el Transantiago. En efecto, el subsidio total al Transantiago es sustancial: al subsidio permanente de \$127.547 millones (igual monto se destina a regiones) y al subsidio transitorio de \$ 78.040 millones, se suma ahora un nuevo subsidio por \$131.921 millones. Eso suma un total cercano a US\$ 689 millones para el 2013, monto cercano a lo que actualmente se está tramitando en el proyecto de ley que crea un subsidio para los próximos años para financiar el Transantiago.
- Respecto del nuevo subsidio, se otorgan mayores recursos al Transantiago, que el año 2012 sumarían \$47.602 millones, y que se elevarían a \$131.921 millones en el presupuesto del 2013. Es importante señalar que este subsidio, que se suma a los subsidios permanente y transitorio que percibe el Transantiago, se estableció para cubrir el déficit del sistema. Ello, por cuanto no se han elevado las tarifas y los costos han continuado aumentando, situación que probablemente continuará agudizándose hacia delante a menos que se logre una mejora sustancial en la eficiencia, una reducción de la evasión y un mayor impulso que eleve la demanda por transporte público. Caso contrario, más temprano que tarde habrá que sincerar las tarifas que pagan los usuarios. Cabe preguntar entonces: ¿qué mejoras pueden introducirse para aumentar la eficiencia, bajar la evasión e incrementar la demanda por transporte público? ¿Es razonable continuar financiando el Transantiago vía subsidios a todos los usuarios y no con aumentos de las tarifas considerando un subsidio para todo usuario no logra una plena focalización de los recursos públicos? Lo cierto es que ha habido una decisión política de no elevar las tarifas; sin embargo, si no se logra contener los costos y elevar los ingresos, el déficit irá aumentando en el tiempo, lo que volverá a levantar la discusión por un nuevo aumento de este subsidio, lo que resulta preocupante. Finalmente, ¿es posible proyectar un transporte público de calidad que no requiera de subsidios en el largo plazo?
- El ítem Subsidio al Transporte Regional, en tanto, aumenta un 12,4%, lo que iría a financiar transporte aéreo, terrestre, marítimo y lacustre. ¿Es razonable que se incluya en este ítem el financiamiento para servicios de transporte de carga de combustible que se realizan en la Región de Aysén y la Provincia de Palena, cuando estas zonas extremas cuentan además con otros subsidios?
- A lo anterior se suman mayores recursos destinados a iniciativas de inversión (que totalizan \$21.300 millones el 2013) y transferencias de capital a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (por un monto de \$37.023 millones), los que se destinan íntegramente a proyectos de transporte público en regiones. Si a ello se agregan los subsidios directos al transporte público, el subsidio permanente para regiones totaliza \$127.548 millones. A ellos se suman

otros fondos que están en programas como EFE y en el presupuestos del Ministerio de Desarrollo Social que se destinan a proyectos de infraestructura en las regiones. Dada la envergadura de estos recursos, sería importante conocer si existe información sobre el destino de los mismos y si se ha evaluado su eficacia. Amerita además con urgencia la capacitación de personal técnico que pueda levantar y evaluar proyectos de alta rentabilidad social en las regiones, para evitar un uso ineficiente de los recursos.

- Aumentan significativamente los recursos destinados a la adquisición de bienes y servicios (80,2%). Cabría conocer el destino de estos recursos.

## 7. DESARROLLO LOGÍSTICO (190107)

- Aumentan los recursos para este programa en 29,8%, especialmente destinados a financiar los mayores gastos en personal. Cabe señalar que ya el 2012 se realizó un aporte importante de recursos para aumentar este gasto, al que se suman nuevos recursos en el presupuesto 2013. ¿Qué explica este incremento en los gastos en personal? Se incluye la contratación de 8 personas naturales con calidad de agentes públicos; ¿cuáles son sus funciones?
- Se incrementan la adquisición de bienes y servicios de consumo y la compra de programas informáticos, ambos en algo más de \$100 millones. Respecto de los bienes y servicios de consumo, se destina un monto mayoritario a la contratación de estudios e investigaciones. Estos estudios apuntarían, entre otros, a mejorar la planificación, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria para anticipar y evitar situaciones de congestión y abordar las proyecciones de demanda de transporte de carga. Además, se plantea elaborar un registro de transportistas que recopile además información básica sobre oferta y demanda de carga.
- Se reducen a cero los recursos destinados a financiar estudios básicos (iniciativas de inversión). ¿Se compensa esta rebaja – que significa menores recursos para estudio e investigación - con el incremento de recursos para la adquisición de bienes y servicios de consumo antes señalado?

## 8. VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO, SECTRA (190108)

- Se reducen los recursos destinados a este programa en 6,1%. Esta reducción afecta a todos los ítems, salvo gastos en personal que crecen 12,7%. Cabe señalar que Sectra es la unidad de estudios del MTT. Dada la preocupación que existe por la creciente amenaza de congestión urbana, se busca destinar mayores recursos para contratar especialistas que permitan reforzar la capacidad de planificación del MTT.
- Los principales ítems afectados por la baja son bienes y servicios de consumo (-26,6%, incluye recursos para estudios e investigación) y las iniciativas de

inversión (-7,1%, incluye estudios básicos y proyectos). En iniciativas de inversión se incluyen estudios de infraestructura donde los recursos destinados para el 2013 son por arrastre de años anteriores. ¿Podría esta reducción de recursos para estudios afectar la función de Sectra en cuando a la planificación del sistema de transporte?

## 9. SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES (190201)

- El presupuesto aumenta en un 89,6%. El aporte fiscal se incrementa en un 90,7%, es decir \$11.188 millones.
- Respecto de este incremento debe distinguirse lo que corresponde al Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones (FDT) y los gastos operacionales de la Subsecretaría. (Subtel).
- En relación a la Subtel, el mayor incremento se explica por aumento en recursos para la adquisición de bienes y servicios cuyo principal destino es financiar los procesos tarifarios que se realizan cada cinco años y que por tanto constituye un gasto no permanente (sólo 2013) y explica el aumento de 81,9%. Otro ítem que aumenta significativamente es la adquisición de activos no financieros (535% lo que corresponde a \$938 millones destinados principalmente a la compra de maquinarias, equipos y programas informáticos destinados a la automatización y mayor transparencia del proceso de fiscalización para el buen uso del espectro radioeléctrico. El gasto en personal aumenta un 9,3% en parte por un traspaso de programa de desarrollo digital desde el Ministerio de Economía a Subtel y por el establecimiento de un departamento permanente en Onemi para el control de las comunicaciones en situaciones de emergencia.
- En relación al FDT los recursos se incrementan de \$4.755 millones a \$13.339 millones. Parte de este incremento corresponde a los recursos que se contemplaron en el presupuesto del 2012 por concepto de proyectos de conectividad (\$5.000 millones) y la implementación de la Televisión Digital (sujeta a la aprobación de la ley) de \$3.333 millones y que debieran comprometer montos equivalentes en los presupuestos de los años 2014 y 2015. Respecto de los programas de conectividad, los fondos se destinan a subsidios para proyectos cuyo objetivo es otorgar conectividad de telefonía e internet principalmente en localidades apartadas o con baja cobertura, recursos que se suman al aporte de los gobiernos regionales a través del FNDR. Otro ítem relevante es el programa de conectividad para la educación (parte del programa Enlace), por \$2.307 millones, que tiene por objeto proveer de conectividad de internet a las escuelas (y que reciben un aporte equivalente al de Subtel por parte del Mineduc). La supervisión y la fiscalización del cumplimiento de este servicio está a cargo del Administrador de Banda Ancha, cuyos recursos se contemplan también en este presupuesto (\$667 millones). Finalmente, se consideran cerca de \$1.650 millones

del FDT para centros de inclusión digital, lo que busca aumentar la conectividad en barrios vulnerables.

#### **10. JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL (190301)**

- Se reducen los recursos destinados a este programa en 0,7%, equivalente a \$6,6 millones. Aumentan los recursos para el Convenio de Atención de Usuarios y se reduce el financiamiento para la adquisición de programas informáticos (que habían aumentado en el presupuesto 2012).