INFORME DE LA QUINTA SUBCOMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS, recaído en el proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2027, en lo relativo a la **PARTIDA 12, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.**

BOLETÍN Nº 18.702-05 (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 2027.

- - -

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 2027 y su variación respecto al presupuesto de 2026 (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.

- - -

Se deja constancia que, en la segunda sesión de la Subcomisión, realizada el 19 de octubre de 2026, el Honorable Senador señor Ángel

Calisto reemplazó reglamentariamente a la Honorable Senadora señora María José Gatica.

- - -

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:

Honorable Senador señor Ricardo Celis Araya.
Honorable Senador señor Alfonso De Urresti Longton.
Honorable Senador señor Diego Ibáñez Cotroneo.
Honorable Senador señor Carlos Kuschel Silva.
Honorable Senadora señora Alejandra Sepúlveda Orbenes.
Honorable Diputado señor Francisco Crisóstomo Llanos.
Honorable Diputada señora Emilia Nuyado Ancapichún.
Honorable Diputada señora Paula Olmos Contreras.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Obras Públicas: el Ministro, señor Louis de Grange; el Subsecretario, señor Nicolás Balmaceda; el coordinador legislativo, señor Fernando Castro; el Jefe de Gabinete del Subsecretario, señor Andrés Varela; el Director de Comunicaciones, señor Jaime Canitrot; el Jefe de Comunicaciones, señor Nicolás González; el asesor de Audiovisual, señor Rodrigo Sáenz, y el Encargado de Redes, señor Sergio Flores.

De la Dirección General de Obras Públicas: el Director, señor Joaquín Dagá; la Jefa de la Unidad de Seguimiento, señora Tiare Bustos, y el Jefe de Gabinete del Director, señor Pablo Galilea.

De la Dirección de Vialidad: el Director Nacional (S), señor Jaime Huidobro, y el Subdirector de Presupuestos y Finanzas, señor Álvaro Parra.

De la Dirección de Obras Hidráulicas: el Director Nacional, señor Arnaldo Recabarren; el Jefe de Gabinete, señor Raúl Ramírez; la asesora, señora Mónica Rodríguez, y la Subdirectora de Servicios Sanitarios Rurales, señora Carolina Gutiérrez.

De la Dirección de Arquitectura: la Directora Nacional (S), señora Beatriz Barrera; el Jefe de la División de Planificación (S), señor Gonzalo Valdivia, y el asesor, señor James Fry.

De la Dirección de Obras Portuarias: la Directora Nacional (S), señora María José Gómez; la Jefa de Planificación, señora María José García, y el asesor, señor Oliver Weinreich.

De la Dirección de Aeropuertos: la Directora Nacional, señora Claudia Carvallo; el Jefe de la División de Infraestructura, señor Walter Kaempfe, y la asesora, señora Claudia Carvallo.

De la Fiscalía: la Fiscal, señora Francisca Morandé; la Jefa de la División Legal, señora Paulina Muñoz, y el Jefe de Presupuestos, señor Gino Leyton.

De la Dirección de Contabilidad y Finanzas: la Directora Nacional (S), señora Ithamar Escobar; la Jefa del Departamento de Finanzas, señora Débora Inzunza, y el asesor, señor Cristián Salazar.

De la Dirección de Planeamiento: el Director Nacional, señor Eduardo Koffmann; la Jefa del Departamento de Gestión Presupuestaria, señora Claudia Ramírez, y la asesora, señora Milena Koscica.

De la Dirección General de Concesiones: la Directora General, señora Lorena Herrera; el Jefe de Gabinete, señor Francisco Contreras, y el Jefe de la División de Administración y Finanzas (S), señor Alejandro Henríquez.

De la Dirección General de Aguas: el Subdirector, señor Fernando Benavente; el Jefe de Gabinete, señor Antonio Cordano, y el asesor, señor José Hipólito Zañartu.

Del Instituto Nacional de Hidráulica: el Director Ejecutivo (S), señor German Wolf, y la Jefa de la Unidad Auditoría Interna, señora Meribel Tófalos.

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

Los profesores, señores Álvaro García y Jorge Rivera.

- Otros:

De la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda: el Jefe Sector Hacienda, Infraestructura y Transportes, señor Martín Ortega; la Jefa Sector Pasivos Contingentes y Concesiones; señora María José Huerta; las analistas, señoras Sandra Gaete, Patricia Salas y Paula Soto; la abogada, señora Macarena Montecinos; y el Jefe de la Unidad de Planificación y Control de Gestión, señor Juan Andrés Rojas.

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

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: el asesor, señor Álvaro Echeverri.

Del Comité de Senadores RN e Independientes: la asesora, señora Elisa Ríos.

Del Comité de Senadores Mixto Partido Socialista, Partido por la Democracia e Independientes y Partido Liberal: los asesores, señora Eliana Díaz, y señores Reinaldo Monardes y Javier Sutil.

Del Comité de Diputados Partido de la Gente, señora Alejandra Pimentel.

Los asesores parlamentarios: del Senador Celis, señora Carolina Codoceo y señor Iván Vera; del Senador De Urresti, señor Francisco Morey; del Senador Ibáñez, señora Isadora Reyes; del Senador Núñez, señor Vicente González y señor Elías Mella; de la Senadora Vodanovic, señora Karen Díaz, y señores Marcos Cárdenas y Jaime Morales; de la Diputada Nuyado, señora Mariana Medina, y de la Diputada Olmos, señor Cristóbal Castro y señor Iván Otárola.

PARTIDA 12

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

La Partida relativa al Ministerio de Obras Públicas considera ingresos y gastos por la suma de M$ 4.700.110.807, implicando una variación total de 8.9%, respecto al presupuesto del año en curso.

La estructura del presupuesto de esta Cartera, para el año 2027, contempla 8 glosas comunes relativas a la Partida y 109 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 diecisiete 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; 22, Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; 23 Administración de Infraestructuras –

Dirección de Obras Hidráulicas; 24, Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad; 26, Construcción, Reparación y Mantención 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; el 03, Gestión Hídrica y Organizaciones; y el 04, Programa Tramitación de Expedientes.

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

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

- - -

DISCUSIÓN EN LA SUBCOMISIÓN[1]

Presentación de la Partida por parte del Ministro de Obras Públicas y debate preliminar de los integrantes de la Subcomisión.

La **Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, puso en discusión la Partida 12, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, explicó que la presentación comenzaría con una exposición general de su parte, seguida de un análisis más específico a cargo del Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda. Agregó que, conforme avanzara el examen de las distintas materias, se incorporarían los directores de los servicios correspondientes para responder las consultas y observaciones de los integrantes de la Subcomisión.

---

[1] 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:

7/10/2026

19/10/2026

20/10/2026

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, manifestó que existía especial interés en examinar detenidamente el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, atendido el papel que podía desempeñar en la reactivación económica y la generación de empleo, así como su incidencia en las necesidades de infraestructura de las distintas regiones del país.

Indicó que la Subcomisión dispondría del tiempo necesario para efectuar una revisión acuciosa de la propuesta presupuestaria.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, expuso los principales aspectos de la propuesta presupuestaria para el año 2027. En primer término, explicó que existían distintas cifras sobre el incremento del presupuesto, dependiendo de la base de comparación utilizada. Precisó que la comparación entre leyes de presupuestos arrojaba un crecimiento de 3,2%, mientras que la propuesta considerada en la presentación contemplaba un aumento levemente superior al 8%.

Sostuvo que una parte importante de ese incremento se vinculaba con el Plan Chile Despega, destinado a impulsar proyectos de infraestructura con impacto social y capacidad de generar empleo, especialmente en las áreas de vialidad, obras portuarias, bordes costeros y servicios sanitarios rurales.

Explicó que se trataba de iniciativas que contaban con avances en materia de permisos y autorizaciones, que requerían una utilización intensiva de mano de obra y que podían ejecutarse íntegramente durante el año 2027. Destacó que el propósito era acelerar proyectos con efectos positivos sobre la calidad de vida de las comunidades y la actividad económica de los territorios.

En cuanto a las cifras generales, informó que el proyecto de presupuesto del Ministerio alcanzaba aproximadamente 4,7 billones de pesos, considerando todos los subtítulos de gasto, mientras que el subtítulo 31, correspondiente a iniciativas de inversión, contemplaba cerca de 3,5 billones de pesos.

A continuación, explicó que algunas variaciones porcentuales significativas en determinados subtítulos obedecían principalmente a regularizaciones de carácter administrativo, como las relacionadas con licencias médicas, íntegros al Fisco y servicio de la deuda, y no necesariamente a incrementos efectivos del gasto destinado a las funciones sustantivas del Ministerio.

Respecto de la distribución institucional de los recursos, destacó que la Dirección de Vialidad concentraba la mayor proporción del presupuesto, equivalente al 51,1%, seguida de la Dirección General de

Concesiones de Obras Públicas, con aproximadamente el 25%. Indicó que los directores de ambos servicios se encontraban presentes para responder las inquietudes y observaciones que surgieran durante la discusión.

En relación con las iniciativas de inversión del subtítulo 31, explicó que su crecimiento superaba el promedio general del presupuesto, debido a la prioridad otorgada por el Gobierno a proyectos con impacto social, capacidad de generar empleo y presencia territorial en las 16 regiones del país.

Enseguida, se refirió a la cartera de proyectos considerada en la propuesta presupuestaria. Mencionó las iniciativas de la Dirección de Arquitectura, las obras hidráulicas, los sistemas de servicios sanitarios rurales, las obras portuarias y los proyectos de infraestructura aeroportuaria.

Destacó especialmente las intervenciones en bordes costeros, por sus efectos sobre la economía local, el turismo, la calidad de vida de los habitantes y la generación de nuevos polos de desarrollo. Agregó que estas obras incorporaban soluciones de ingeniería destinadas a mejorar la protección frente a marejadas y otros fenómenos asociados a las condiciones climáticas.

En materia aeroportuaria, mencionó la necesidad de avanzar en proyectos como el de Puerto Natales, respecto del cual reconoció la existencia de dificultades que debían abordarse con urgencia.

Señaló que la Dirección de Vialidad continuaba siendo el principal organismo ejecutor de proyectos de infraestructura. Añadió que el Ministerio también colaboraba con gobiernos regionales, otros ministerios y diversas instituciones, proporcionando capacidades técnicas para el desarrollo de obras. Como ejemplo, mencionó el proyecto de un nuevo edificio de la Teletón en la Región de Valparaíso, que consideró una iniciativa especialmente positiva para el territorio.

Finalmente, profundizó en el Plan Chile Despega, anunciado por el Presidente de la República, señor José Antonio Kast. Indicó que contemplaba aproximadamente 375.000 millones de pesos para proyectos que debían ejecutarse con sentido de urgencia durante el año 2027. Añadió que algunas iniciativas ya habían iniciado sus procesos de licitación y que se esperaba adjudicar contratos e incluso comenzar obras antes de finalizar el año 2026.

Precisó que la cartera comprendía proyectos de la Dirección de Vialidad, la Dirección de Obras Hidráulicas, la Dirección de Obras Portuarias, la Dirección de Aeropuertos, la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales y la Dirección General de Aguas. Reiteró que se trataba de inversiones

intensivas en mano de obra y de rápida ejecución, orientadas a dinamizar la economía y mejorar las condiciones de vida de la población.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** planteó su preocupación por unas declaraciones que atribuyó al Embajador de Estados Unidos en Chile, relacionadas con el eventual apoyo de ese país a la protección de los derechos de Chile sobre el estrecho de Magallanes.

Indicó que el Embajador habría expresado: “Si quieren un país que ayude a proteger sus derechos sobre el estrecho de Magallanes, tendrán que trabajar con nosotros”.

Sostuvo que esas declaraciones debían relacionarse con las funciones del Ministerio de Obras Públicas, especialmente en materia de aeropuertos, puertos y conectividad territorial, puesto que la infraestructura también constituía un elemento de la estrategia geopolítica del país y de la afirmación de su soberanía.

A continuación, profundizó en su planteamiento y manifestó que las declaraciones atribuidas al Embajador de Estados Unidos debían ser examinadas detenidamente, por cuanto podían tener implicancias para la soberanía de Chile sobre el estrecho de Magallanes.

Aclaró que comprendía que la materia correspondía principalmente al ámbito de las relaciones exteriores y a las respectivas cancillerías, pero sostuvo que también resultaba pertinente considerarla durante el examen del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, atendida su responsabilidad en el desarrollo de infraestructura estratégica.

Explicó que, si bien mantenía su disposición a respaldar las iniciativas presupuestarias del Ministerio, sin perjuicio de eventuales reparos, estimaba necesario evaluar las políticas de conectividad portuaria, aeroportuaria y territorial a la luz del nuevo contexto internacional.

Advirtió que los acontecimientos geopolíticos estaban planteando desafíos que excedían las consideraciones habituales sobre generación de empleo, transporte y conectividad. En particular, mencionó la situación de los puertos de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, las dificultades de infraestructura aeroportuaria en la provincia de Última Esperanza y las necesidades de otros territorios estratégicos.

Solicitó que sus observaciones quedaran como antecedente de la discusión y propuso que las autoridades parlamentarias y gubernamentales examinaran el alcance de las declaraciones, tanto durante el estudio del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas como en las demás instancias pertinentes.

Finalmente, expresó que ese tipo de manifestaciones debían generar una reflexión sobre la seguridad nacional, la soberanía territorial y la respuesta que correspondía adoptar al Gobierno, a través de sus distintos ministerios.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó que comprendía la preocupación expresada por el Diputado señor Bianchi, puesto que, a su juicio, las declaraciones atribuidas al Embajador de Estados Unidos sugerían que la soberanía chilena sobre el estrecho de Magallanes podría encontrarse en disputa o sometida a cuestionamientos.

Sostuvo que el mensaje parecía condicionar un eventual respaldo estadounidense a que Chile se alineara con las políticas y decisiones de la administración del Presidente Donald Trump, situación que estimó compleja y peligrosa.

Interpretó que la inquietud del Diputado señor Bianchi también apuntaba a la necesidad de reforzar la presencia efectiva del Estado en el territorio, mediante inversiones e infraestructura que contribuyeran a reafirmar la soberanía nacional. Consideró que ese aspecto podía abordarse desde las competencias del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de las acciones políticas y diplomáticas que correspondieran en otras instancias.

A continuación, planteó su preocupación por los recursos destinados a la reconstrucción de las zonas afectadas por los temporales, particularmente en la Región de Coquimbo.

Explicó que, al examinar el proyecto de Ley de Presupuestos, había identificado una asignación de aproximadamente 121.000 millones de pesos en el Tesoro Público, bajo la denominación Fondo de Reconstrucción del Norte, y otra de 84.000 millones de pesos en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, correspondiente a la reconstrucción por el sistema frontal de la zona norte. Sin embargo, señaló que no había encontrado una asignación equivalente y claramente identificable en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

Recordó que el Presidente de la República había anunciado recursos por 500.000 millones de pesos para la reconstrucción de las zonas afectadas por temporales. Manifestó dudas acerca de la suficiencia de ese monto, incluso si se considerara únicamente a las regiones de Coquimbo y Atacama, sin incorporar las necesidades de otros territorios.

Al respecto, mencionó afectaciones recientes en la provincia de Arauco, en Iquique y en Tocopilla. Sobre esta última ciudad, indicó que las obras de contención habían permitido evitar daños mayores durante un episodio de lluvias torrenciales, pero que igualmente resultaba necesario reponer la infraestructura afectada.

En ese contexto, planteó su inquietud respecto del origen de los recursos que permitirían financiar la totalidad de las obras de reconstrucción. Advirtió que, si los montos no estaban contemplados en el presupuesto del Ministerio o en el Tesoro Público, existiría el riesgo de que posteriormente se recurriera a reasignaciones que obligaran a postergar o reducir otras iniciativas de inversión.

Como ejemplo, relató que la Alcaldesa de Río Hurtado le había informado sobre cuatro puentes afectados: Peñaflor, Huampulla, Samo Alto y San Pedro. Precisó que algunos presentaban daños estructurales o socavaciones, mientras que otros habían sufrido afectaciones que impedían su utilización normal, por lo que se requerían intervenciones de reconstrucción.

Añadió que el Alcalde de Monte Patria le había informado sobre la destrucción del puente ubicado sobre el río Huatulame, cuya estructura, de aproximadamente 50 metros, había colapsado completamente. Indicó que había constatado personalmente esa situación y la vinculó con la intensidad de los fenómenos climáticos registrados en la zona.

Sostuvo que no podía aprobar el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas mientras no existiera claridad sobre las obras de reconstrucción que se ejecutarían en la Región de Coquimbo y los recursos destinados a financiarlas.

Recordó, además, que el 20 de agosto el Ministro de Hacienda había convocado a una reunión en la que se comprometió a elaborar un catastro de los daños provocados por los temporales y a discutir los montos necesarios para la reconstrucción. Indicó que se había previsto una nueva reunión para fines de septiembre, la cual todavía no se había realizado.

Manifestó su disconformidad con el incumplimiento de ese compromiso y sostuvo que, antes de pronunciarse sobre la propuesta presupuestaria, necesitaba conocer con certeza las obras contempladas, sus costos y las fuentes de financiamiento.

Agregó que las autoridades locales y los habitantes de las comunas afectadas formulaban permanentemente requerimientos de reconstrucción, frente a los cuales los parlamentarios debían entregar respuestas.

Por esas razones, anunció que mantenía serias dificultades para respaldar el presupuesto mientras no se resolviera la situación de financiamiento de la reconstrucción, con independencia de que pudiera valorar favorablemente otros aspectos de la propuesta.

Por otra parte, se refirió a una observación formulada por la Senadora señora Cariola respecto de una glosa presupuestaria que facultaba a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales para contratar empresas sanitarias en labores de apoyo técnico.

Sobre el punto, indicó que el asunto se encontraba en discusión legislativa en la Comisión de Recursos Hídricos, Desertificación y Sequía del Senado, y sostuvo que introducir una disposición de esa naturaleza en la Ley de Presupuestos podía interferir en el debate desarrollado por dicha Comisión.

Recordó que, durante el segundo Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, cuando el señor Alberto Undurraga ejercía como Ministro de Obras Públicas, se había creado la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, dotándola de personal y capacidades técnicas para prestar asistencia a los sistemas rurales.

Planteó que, si el funcionamiento de esa institucionalidad no había sido satisfactorio, correspondía efectuar una evaluación de sus resultados y determinar las medidas necesarias para mejorarla, en lugar de resolver la materia mediante una glosa presupuestaria.

Finalmente, manifestó que su experiencia con la asistencia prestada por Aguas del Valle a los sistemas de agua potable rural de la Región de Coquimbo había sido muy negativa. Sin embargo, reconoció que también existían deficiencias en el funcionamiento actual de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales que debían ser corregidas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, manifestó que, luego de revisar las declaraciones atribuidas al Embajador de Estados Unidos, compartía la preocupación expresada por los parlamentarios y estimaba que su tono y contenido resultaban amenazantes.

Sostuvo que correspondía esperar una respuesta de la Cancillería frente a lo que consideró intervenciones reiteradas del Embajador en asuntos internos de Chile.

Luego, recordó que durante la jornada había participado en una reunión con el Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, cuyas respuestas no le habían resultado satisfactorias. En esos entendidos, afirmó que la defensa de la soberanía debía abordarse como un asunto de Estado, evitando su politización o polarización, y privilegiando una posición orientada a resguardar los intereses permanentes del país. Asimismo, añadió que durante la mañana también había abordado cuestiones relacionadas con la soberanía chilena en Magallanes y Puerto Williams, en el contexto de una sesión de la Comisión de Minería y Energía, a la que había asistido el Ministro de Obras Públicas.

Reconoció que esas materias podían exceder el objeto inmediato de la discusión presupuestaria, pero sostuvo que constituían preocupaciones legítimas de los parlamentarios y de las autoridades de Gobierno.

A continuación, la **Honorable Diputada señora Olmos** solicitó que se otorgara especial atención al proyecto de doble vía entre Caldera y Antofagasta, iniciativa que consideró urgente y de relevancia nacional, más allá de las necesidades particulares de ambas regiones.

Explicó que se trataba de aproximadamente 466 kilómetros de la Ruta 5 que todavía no contaban con continuidad de doble calzada, pese a formar parte de la principal carretera del país.

Para contextualizar su planteamiento, señaló que durante 2025 la economía chilena había crecido 2,5%, mientras que la Región de Atacama había registrado una expansión de 15,3%, impulsada principalmente por la minería, y la Región de Antofagasta había crecido 1,6%.

Destacó que ambas regiones contribuían significativamente a la actividad minera y productiva nacional, pero continuaban enfrentando importantes déficits de infraestructura y conectividad.

Recordó que el proyecto había contado con un proceso de licitación iniciado en octubre de 2024, el cual fue dejado sin efecto por el Ministerio de Obras Públicas el 21 de enero de 2026, debido a dificultades detectadas durante su desarrollo y a la necesidad de reformular la iniciativa.

Manifestó que resultaba necesario conocer las condiciones en que se retomaría el proyecto, sus nuevos plazos y la hoja de ruta prevista para avanzar hacia una nueva licitación. Agregó que durante las semanas anteriores había solicitado una reunión con el Ministro de Obras Públicas para examinar detalladamente esas materias, sin que hasta ese momento hubiera podido concretarla.

Luego, precisó que su solicitud no consistía en financiar la totalidad de los 466 kilómetros de doble vía con cargo al presupuesto de 2027, puesto que comprendía que se trataba de una obra de gran magnitud, cuya ejecución requeriría distintas etapas, varios años y recursos considerables. Explicó que lo solicitado era priorizar los fondos necesarios para que durante 2027 avanzara la reformulación del proyecto, se resolvieran los aspectos pendientes y se generaran las condiciones que permitieran retomar el proceso de licitación.

Hizo presente que el proyecto presupuestario contemplaba más de 2 billones de pesos en iniciativas de inversión para la Dirección de

Vialidad, por lo que estimaba necesario que esa planificación incluyera una señal concreta de prioridad para la doble vía Caldera-Antofagasta.

Sostuvo que la iniciativa debía entenderse como una inversión destinada a completar la conectividad del país mediante su principal carretera, mejorar la seguridad de las familias y trabajadores que transitaban por ella, facilitar el transporte de carga y proporcionar infraestructura acorde con la contribución productiva de las regiones de Atacama y Antofagasta.

Finalmente, solicitó el respaldo de los integrantes de la Subcomisión para asegurar los recursos que permitieran retomar el proyecto durante 2027 y evitar una nueva postergación de su desarrollo.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, respondió a algunas de las inquietudes planteadas por los parlamentarios.

En materia de reconstrucción, reconoció que existía un compromiso del Gobierno para abordar las necesidades de los territorios afectados. Explicó que el estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, acordado en la reunión mencionada por el Senador señor Núñez, todavía no se encontraba disponible, aunque esperaba contar con sus resultados durante los días siguientes.

Indicó que ese instrumento permitiría efectuar un análisis detallado de las obras, sus requerimientos y el presupuesto necesario para financiarlas.

Reiteró que la reconstrucción constituía un compromiso gubernamental y que el Ministerio de Obras Públicas le otorgaría prioridad, con independencia de los recursos considerados en el Tesoro Público o en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Explicó que determinadas obras, especialmente las relacionadas con puentes, requerían estudios de ingeniería antes de comenzar su ejecución, por lo que durante 2027 podrían desarrollarse esas etapas y posteriormente avanzar hacia las obras propiamente tales. Añadió que otras intervenciones eran de ejecución más rápida y que algunas ya registraban avances.

Respecto de los sistemas de agua potable rural, sostuvo que distintos comités habían solicitado apoyo adicional debido a dificultades que no habían logrado resolverse mediante los mecanismos institucionales vigentes.

Indicó que una alternativa consistía en contratar asistencia de empresas sanitarias, aunque aclaró que el Ministerio también estaba abierto a considerar otros actores que pudieran prestar esos servicios.

Reconoció que la materia se encontraba actualmente sometida a discusión legislativa, pero hizo presente que existían necesidades urgentes de determinadas comunidades que requerían apoyo técnico para recuperar o mejorar sus sistemas de abastecimiento de agua potable.

En relación con las preocupaciones expresadas por el Diputado señor Bianchi sobre el estrecho de Magallanes, expresó que el Ministerio se encontraba coordinado con las demás carteras y mantenía su disposición a colaborar en todas aquellas materias que estuvieran dentro de sus competencias.

Finalmente, respecto de la doble vía Caldera-Antofagasta, manifestó que el proyecto también constituía una aspiración relevante para el Ministerio. Recordó que su licitación había sido dejada sin efecto durante la administración anterior y afirmó que la actual administración estaba revisando la iniciativa con el propósito de retomarla.

Expresó su disposición a reunirse con la Diputada señora Olmos.

El **Honorable Senador señor Celis** valoró la disposición del Ministro de Obras Públicas para recibir a los parlamentarios y recordó que había participado en distintas reuniones con él en la Región de La Araucanía.

A continuación, planteó su preocupación por la aparente eliminación del Programa Buen Vivir y la redistribución de sus recursos entre distintas áreas de inversión, como vialidad y agua potable rural.

Recordó que el programa había sido concebido para responder a las necesidades de la macrozona sur, particularmente a la relación entre el Estado y el pueblo mapuche, mediante inversiones destinadas a mejorar las condiciones de vida de las comunidades y de los sectores rurales.

Sostuvo que el propósito original consistía en disponer de un mecanismo de apoyo directo para financiar obras de infraestructura en territorios que enfrentaban importantes condiciones de rezago, especialmente en materia de caminos rurales y conectividad.

Advirtió que una redistribución de esos recursos entre todas las regiones del país podía reducir la capacidad de inversión disponible para la macrozona sur.

Por ello, propuso estudiar una glosa u otro mecanismo presupuestario que permitiera asegurar recursos específicos para esos territorios, aun cuando se modificara la estructura administrativa del programa.

En relación con los servicios sanitarios rurales, compartió las inquietudes expresadas por el Senador señor Núñez respecto de la glosa que contemplaba la contratación de asistencia técnica de empresas sanitarias.

Reconoció que la disposición podía responder a una necesidad efectiva de apoyo técnico, pero estimó que su redacción debía revisarse para evitar tensiones con la discusión legislativa que se desarrollaba en la Comisión de Recursos Hídricos, Desertificación y Sequía.

Sostuvo que era posible modificar o moderar el alcance de la glosa, considerando especialmente las dificultades que habían surgido durante la discusión del proyecto de ley relativo a los servicios sanitarios rurales.

Añadió que también le preocupaba la evolución de los recursos destinados a la Dirección de Obras Hidráulicas y a los servicios sanitarios rurales, que, según su apreciación inicial, presentaban un estancamiento presupuestario frente a las necesidades crecientes de abastecimiento de agua potable.

Precisó que, aun cuando las lluvias recientes habían contribuido a mejorar determinadas condiciones hídricas, el acceso al agua potable continuaba siendo un problema relevante para numerosas comunidades.

Finalmente, manifestó que uno de los aspectos centrales de la discusión sobre la asistencia técnica prestada por empresas sanitarias era la posibilidad de obtener utilidades mediante esas prestaciones, materia que había sido objeto de un debate prolongado en la Comisión y respecto de la cual estimaba posible encontrar una solución.

Agregó que mantenía pendiente la discusión del proyecto de mejoramiento de la ruta Freire-Pucón y anunció que volvería a abordar esa materia con las autoridades del Ministerio, junto con representantes de la Cámara Chilena de la Construcción.

El **Honorable Senador señor Núñez** profundizó en sus observaciones sobre la glosa relativa a la asistencia técnica para los servicios sanitarios rurales.

Explicó que su principal reparo consistía en que la disposición facultaba expresamente a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales para contratar empresas sanitarias, en lugar de establecer una habilitación general para contratar consultorías u otros servicios de apoyo técnico.

Advirtió que las empresas sanitarias operaban en zonas de concesión donde los usuarios no podían elegir entre distintos prestadores,

por lo que consideraba inconveniente entregarles directamente nuevas prestaciones sin un mecanismo competitivo.

Planteó que, si una empresa tenía asegurada la contratación, no existirían incentivos suficientes para mejorar la eficiencia ni reducir los costos de los servicios.

Recordó que, durante experiencias anteriores en la Región de Coquimbo, las empresas sanitarias habían subcontratado determinadas labores y que, posteriormente, los contratistas habían recurrido a nuevas subcontrataciones. Según afirmó, esa cadena de intermediación había permitido retener utilidades de 10%, 15% o 20% en distintos niveles, mientras que las empresas que finalmente ejecutaban los trabajos recibían montos considerablemente inferiores al presupuesto original.

Sostuvo que la glosa propuesta no contemplaba expresamente un procedimiento de licitación y que, por ello, podía dar lugar a contrataciones directas sin competencia.

Aclaró que no se oponía a que actores externos prestaran asistencia técnica cuando se acreditara que la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales carecía de capacidad suficiente para atender las necesidades de una o varias regiones. Sobre el punto, reconoció que también había recibido reclamos por deficiencias en la asistencia actualmente disponible. Sin embargo, propuso que esas contrataciones se realizaran mediante procedimientos abiertos y competitivos, sin otorgar una preferencia directa a las empresas sanitarias y con un alcance temporal limitado, mientras el Congreso resolviera el mecanismo definitivo mediante la legislación sectorial.

Recalcó que el objetivo compartido era mejorar el funcionamiento de los servicios sanitarios rurales, evitando modalidades de contratación que pudieran generar costos excesivos para el Estado.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** expresó que durante la actual administración había sostenido reuniones con distintas autoridades y equipos técnicos del Ministerio de Obras Públicas, entre ellos el Director General de Obras Públicas, funcionarios de la Dirección de Vialidad y autoridades regionales. Mencionó especialmente las gestiones realizadas con los señores Álvaro Parra y Pablo Galilea, así como con la dirección regional de Vialidad y la Secretaría Regional Ministerial correspondiente.

Reconoció la existencia de equipos técnicos que habían dado continuidad a distintos programas de infraestructura y valoró las iniciativas desarrolladas durante administraciones anteriores para favorecer a comunidades indígenas y sectores rurales.

En ese contexto, compartió la preocupación del Senador señor Celis por la eliminación del programa presupuestario asociado a la infraestructura del Plan Buen Vivir, que dependía de la Dirección General de Obras Públicas. Recordó que esos recursos permitían financiar la construcción y mejoramiento de caminos rurales e indígenas, nuevas vías de conectividad, obras de agua potable rural y estudios desarrollados mediante convenios con universidades. Enfatizó en que las necesidades que justificaban dichas inversiones persistían en las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos.

Indicó que las regiones de Los Ríos y Los Lagos habían sido incorporadas más tardíamente al programa y recordó que para 2024 se habían definido aproximadamente 30.000 millones de pesos para caminos y agua potable rural en Los Ríos, mientras que en Los Lagos se habían considerado entre 20.000 y 25.000 millones de pesos.

En ese sentido, destacó que la cartera de proyectos para comunidades indígenas de la Región de Los Lagos requería recursos importantes debido a la extensión de los territorios rurales. Mencionó sectores que necesitaban intervenciones en caminos de 30, 50, 80 e incluso 100 kilómetros. Sostuvo que, para numerosas comunidades, las necesidades más urgentes consistían en sustituir los caminos de barro por vías con ripio y mejorar las condiciones básicas de desplazamiento.

Manifestó su preocupación por el destino de aproximadamente 347.000 millones de pesos que habían estado asociados a la infraestructura del Plan Buen Vivir y solicitó que esos recursos continuaran destinándose a las comunidades de la macrozona sur, particularmente en las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Añadió que también resultaba indispensable mantener inversiones en pavimentación y mejoramiento de caminos.

Por otra parte, recordó que la Región de Los Lagos contaba con más de 1.100 puentes, muchos de ellos de madera, y sostuvo que el tránsito de vehículos vinculados a la actividad forestal, que en ocasiones no respetaban las restricciones de tonelaje, contribuía al deterioro de esas estructuras y afectaba la conectividad de las comunidades.

En materia de servicios sanitarios rurales, compartió la necesidad de revisar la glosa presupuestaria que permitía contratar empresas sanitarias para el desarrollo de proyectos. Reconoció que esas empresas podían disponer de experiencia y capacidades técnicas, pero manifestó una valoración crítica de su comportamiento histórico, particularmente respecto de los costos de sus prestaciones y de sus utilidades, y del trato otorgado a las comunidades. Por ello, propuso que la glosa 09 de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales no limitara las posibilidades de contratación a empresas concesionarias sanitarias y permitiera recurrir a otros actores con

capacidades técnicas. Asimismo, solicitó asegurar recursos para estudios, nuevos proyectos y mejoramientos de los sistemas existentes, atendidas las demandas formuladas por las organizaciones de agua potable rural.

Explicó que representantes de esas organizaciones habían planteado, tanto a la administración anterior como a la actual, la necesidad de financiar intervenciones en instalaciones afectadas por fenómenos climáticos, riesgos naturales, desgaste de materiales y deterioro acumulado por el uso.

Finalmente, insistió en que la redistribución presupuestaria no debía perjudicar a las comunidades que todavía carecían de caminos en condiciones adecuadas. Subrayó que el mejoramiento de esas vías podía incidir directamente en el acceso a servicios de salud, al permitir el desplazamiento de ambulancias y de personas que requerían diálisis, terapias u otras atenciones médicas, especialmente en sectores rurales apartados.

Solicitó que esas necesidades humanas y territoriales fueran consideradas junto con los criterios económicos utilizados para definir las prioridades de inversión.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, valoró las observaciones formuladas por la Diputada señora Nuyado y manifestó que las condiciones de ruralidad descritas también estaban presentes en otras regiones del país, entre ellas Maule y Ñuble.

Sostuvo que la realidad de las comunidades rurales debía constituir un criterio relevante en las decisiones presupuestarias, junto con los antecedentes financieros y técnicos. Aludió a las condiciones de pobreza que afectaban a las regiones de La Araucanía, Ñuble y Maule, y destacó la necesidad de considerar la experiencia concreta de sus habitantes al evaluar las inversiones públicas.

Finalmente, expresó su adhesión a la preocupación transmitida por la Diputada señora Nuyado y recalcó la importancia de incorporar una perspectiva humana y territorial al examen de los recursos del Ministerio.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, explicó que el Ministerio mantenía abierta la posibilidad de ampliar los mecanismos de apoyo técnico a los comités de agua potable rural. Sostuvo que el objetivo principal era asegurar que esas organizaciones contaran con capacidades externas suficientes para mejorar sus servicios y recuperar oportunamente los sistemas que presentaban problemas de funcionamiento.

Indicó que las empresas sanitarias habitualmente disponían de experiencia técnica en los territorios, pero reiteró que el Ministerio estaba

dispuesto a examinar alternativas que permitieran incorporar otros prestadores.

Manifestó que compartía con los parlamentarios el propósito de mejorar los estándares de los sistemas de agua potable rural y fortalecer la continuidad de los servicios.

En relación con las inquietudes sobre el Plan Buen Vivir, anticipó que el Subsecretario de Obras Públicas entregaría antecedentes que permitirían aclarar el destino de los recursos, materia que, según explicó, había sido considerada en la planificación presupuestaria, aunque no se había comunicado suficientemente.

Por último, respecto de la ruta Freire-Pucón, reconoció que se trataba de un proyecto relevante y propuso avanzar gradualmente, comenzando por los tramos que requirieran menores subsidios y que presentaran mejores condiciones para iniciar su ejecución.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, aclaró que el Plan Buen Vivir no había sido eliminado en los términos planteados durante el debate.

Explicó que anteriormente existían dos glosas o programas presupuestarios vinculados a la Dirección General de Obras Públicas: uno asociado al Plan Buen Vivir y otro correspondiente a la propia Dirección General.

Precisó que la propuesta para 2027 contemplaba una fusión de esas estructuras presupuestarias por razones administrativas, de modo que los recursos y proyectos del Plan Buen Vivir se integrarían al nuevo esquema de financiamiento.

Indicó que esa modificación explicaba el incremento observado en la presentación presupuestaria de la Dirección General de Obras Públicas, particularmente en los antecedentes contenidos en la lámina 17.

Recalcó que las iniciativas de inversión comprometidas continuarían vigentes y que las obras correspondientes seguirían ejecutándose.

El **Honorable Senador señor Ibáñez** solicitó conocer el detalle de la cartera de proyectos del Ministerio de Obras Públicas desagregada por región, junto con sus respectivos estados de tramitación y cronogramas de ejecución. Planteó que esa información permitiría examinar las prioridades de inversión de manera más ordenada y formular observaciones específicas durante las siguientes etapas de la discusión.

Manifestó especial interés en conocer los proyectos que contaban con recomendación satisfactoria o que se encontraban próximos a obtenerla, así como aquellos que ya tenían recursos comprometidos o procesos de adjudicación avanzados.

En relación con la Región de Valparaíso, mencionó el proyecto aeroportuario de Torquemada y la extensión del servicio ferroviario hacia La Calera, además de otras iniciativas de conectividad.

Aclaró que no pretendía examinar en esa oportunidad cada proyecto regional o comunal, pero consideró necesario disponer de antecedentes completos para efectuar posteriormente un análisis articulado de las prioridades.

Por otra parte, consultó por los recursos destinados a cultura y patrimonio, que consideró especialmente relevantes para la Región de Valparaíso. Indicó que, según su revisión inicial, el presupuesto asociado a esas materias presentaba una disminución, y preguntó cuáles serían sus consecuencias para las ciudades declaradas Patrimonio Mundial por la UNESCO. En ese sentido, mencionó particularmente las obras pendientes en los ascensores de Valparaíso, cuyo financiamiento estimó necesario para el desarrollo y la conservación patrimonial de la ciudad.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, explicó que la iniciativa ferroviaria se encontraba vinculada al presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por lo que su financiamiento no correspondía directamente al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por el avance efectivo de los proyectos ferroviarios, haciendo referencia a las dificultades y plazos de ejecución del proyecto del tren a Melipilla.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, respondió que el proyecto mencionado registraba un avance de aproximadamente 95% y señaló que posteriormente continuaría el tramo correspondiente.

Más adelante, aseguró que el Ministerio proporcionaría al Senador señor Ibáñez los antecedentes solicitados y que sus equipos se encontraban disponibles para responder consultas o sostener reuniones de trabajo sobre las distintas iniciativas.

Agregó que la información se encontraba organizada por región y que consideraba la discusión presupuestaria como una instancia de colaboración para mejorar la ejecución de los proyectos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, solicitó que el Ministerio entregara a la Subcomisión la cartera completa de proyectos, desagregada por servicio y región.

Explicó que había recibido solicitudes de otros parlamentarios interesados en examinar esa información y estimó conveniente disponer de ella con anticipación suficiente para efectuar una revisión detallada durante las siguientes etapas del debate.

Indicó que la Subcomisión continuaría con el estudio de la Partida, pero que quedaba formulado el requerimiento de información. Asimismo, señaló que las votaciones quedarían suspendidas mientras se avanzaba en ese examen.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, aseguró que el Ministerio entregaría la información solicitada antes de finalizar la sesión.

En respuesta a la consulta del Senador señor Ibáñez sobre cultura y patrimonio, explicó que el Ministerio de Obras Públicas participaba en numerosos proyectos de otros sectores, aportando sus capacidades de ingeniería, gestión, licitación y ejecución de obras.

Precisó que, en esos casos, el Ministerio actuaba como organismo técnico mandatario, mientras que el financiamiento de las obras provenía del presupuesto de las respectivas carteras o instituciones beneficiarias.

Agregó que ese mecanismo también se utilizaba en proyectos de infraestructura de salud y otros sectores.

El **Honorable Diputado señor Crisóstomo** manifestó su preocupación por las necesidades de inversión en infraestructura de la Región de Ñuble, especialmente debido a sus efectos sobre el empleo y la actividad económica.

Indicó que la región registraba una tasa de desempleo cercana al 11%, que alcanzaba aproximadamente el 13% entre las mujeres, situación que, a su juicio, hacía especialmente relevante el aporte del Ministerio de Obras Públicas a la reactivación económica.

Por ello, respaldó la solicitud de contar con la cartera regional de proyectos, con el objeto de conocer las inversiones previstas y su eventual contribución a la generación de empleo.

Consultó específicamente por los convenios entre el Gobierno Regional de Ñuble y el Ministerio de Obras Públicas para la pavimentación de caminos, y solicitó aclarar si las iniciativas correspondientes se

encontraban incorporadas en la programación presupuestaria. Asimismo, pidió antecedentes sobre los convenios relativos a sistemas de agua potable rural, materia respecto de la cual, según indicó, existían consultas frecuentes de alcaldes y dirigentes comunitarios.

Finalmente, preguntó por la situación del proyecto de construcción de nuevas dependencias para la Policía de Investigaciones de Chile en la región, cuyo proceso de licitación se había paralizado. Sostuvo que esa infraestructura resultaba relevante para fortalecer las capacidades institucionales en materia de seguridad pública.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, planteó una consulta relativa a la planificación de los pasos fronterizos y a la necesidad de contar con criterios nacionales para determinar las inversiones prioritarias en conectividad internacional.

Recordó que durante la jornada, en la Comisión de Hacienda, se habían mencionado distintas iniciativas, entre ellas el paso San Francisco, en la Región de Atacama, y el paso Las Leñas, promovido desde la zona central.

Manifestó su interés por el mejoramiento del paso Pehuenche, en la Región del Maule, y consultó si existían estudios o decisiones gubernamentales que permitieran establecer prioridades entre los distintos proyectos.

Destacó la importancia de esas obras para el turismo y el intercambio económico con Argentina, así como para mejorar las alternativas de conectividad internacional ante las dificultades que periódicamente afectaban al complejo fronterizo Los Libertadores.

Consultó especialmente por los antecedentes que sustentaban la eventual priorización del paso Las Leñas y por las posibilidades de avanzar en la habilitación del paso Pehuenche.

El **Honorable Diputado señor Crisóstomo** mencionó que la Región de Ñuble también mantenía interés en el desarrollo del paso Minas-Ñuble, ubicado en el sector de San Fabián.

Añadió que otra iniciativa de importancia estratégica para la región era la construcción de un aeropuerto que permitiera desarrollar un centro logístico y productivo. Indicó que había sostenido conversaciones con gremios productivos regionales sobre las oportunidades que generaría esa infraestructura. Reconoció que existían inversiones previstas para mejorar las instalaciones aeronáuticas actuales, pero estimó necesario comenzar a planificar un aeropuerto regional de mayor capacidad y consultó si el Ministerio contemplaba esa posibilidad dentro de sus iniciativas futuras.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, planteó que las regiones de Ñuble y Maule podrían eventualmente compartir una infraestructura aeroportuaria, atendida su proximidad territorial.

Destacó que los tiempos de desplazamiento terrestre hacia ciudades como Talca podían resultar considerablemente prolongados, especialmente cuando se producían accidentes o interrupciones en la carretera, por lo que consideraba pertinente examinar alternativas de conectividad aérea.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, respondió a las inquietudes formuladas por el Diputado señor Crisóstomo.

Respecto de los convenios entre el Gobierno Regional y el Ministerio de Obras Públicas, explicó que formaban parte de la estrategia de colaboración con los gobiernos regionales. Indicó que correspondía revisar eventuales pagos pendientes y la situación particular de las iniciativas comprometidas.

En materia de agua potable rural, reiteró que constituía una prioridad para el Ministerio y que el Plan Chile Despega contemplaba proyectos específicos en distintas regiones.

Se comprometió a proporcionar el detalle de la cartera de inversiones por región, tanto de la propuesta de Ley de Presupuestos para 2027 como del Plan Chile Despega, con el propósito de facilitar su conocimiento y permitir que los parlamentarios formularan observaciones.

Respecto del proyecto aeroportuario de Ñuble, recordó una reunión sostenida con el Gobernador Regional y reconoció el potencial de la iniciativa logística planteada. Sin embargo, explicó que, en términos de prioridades, probablemente resultaba más inmediato avanzar en la conectividad terrestre y portuaria, mientras que el desarrollo aeroportuario debía considerarse como un proyecto de largo plazo.

En cuanto a los pasos fronterizos, señaló que cada región mantenía aspiraciones y necesidades particulares, pero que su habilitación involucraba competencias que excedían las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas. Explicó que, además de las obras de infraestructura, debían considerarse las instalaciones y capacidades de organismos como el Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones de Chile y el Servicio Agrícola y Ganadero, entre otros. Indicó que la operación de un paso internacional requería la coordinación de numerosos organismos y ministerios, aunque reconoció que determinados proyectos presentaban condiciones comparativamente más favorables para su desarrollo.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, precisó que su consulta no se refería únicamente a los requisitos administrativos y operativos para habilitar un paso fronterizo, sino a la instancia gubernamental encargada de adoptar la decisión estratégica de desarrollar nuevas conexiones internacionales.

Sostuvo que esa definición incidía directamente en el crecimiento económico, las inversiones y las posibilidades de desarrollo productivo de las regiones. Consultó si existía un comité u otro mecanismo de coordinación interministerial encargado de evaluar esas alternativas desde una perspectiva nacional, considerando los intereses económicos y territoriales involucrados.

Luego, explicó que las regiones del Maule y Ñuble tenían especial interés en mejorar la conexión con Argentina para facilitar la salida de productos y el intercambio comercial.

Reconoció que la habilitación de un paso requería infraestructura, personal y recursos de diversos servicios públicos, pero insistió en que primero debía existir una definición política y estratégica sobre su necesidad y conveniencia.

En particular, solicitó conocer los criterios que pudieran justificar una preferencia por el paso Las Leñas frente a otras alternativas, como el paso Pehuenche, considerando factores objetivos de altura, condiciones climáticas y funcionalidad.

Advirtió que, en ausencia de criterios transparentes, las decisiones podían interpretarse como una preferencia injustificada por determinadas regiones.

A continuación, vinculó esa reflexión con otras iniciativas de infraestructura estratégica, como la posibilidad de desarrollar un puerto en Constitución, en la Región del Maule. Recordó que la ex Diputada señora Mercedes Bulnes había promovido estudios y conversaciones con ingenieros, académicos y profesionales de la Universidad de Chile para examinar esa alternativa. Sostuvo que una infraestructura portuaria podía contribuir al desarrollo productivo y exportador de la región, especialmente si se consideraban las actividades agrícolas y otros sectores económicos de la zona central.

Planteó que la planificación debía superar una perspectiva estrictamente regional y considerar proyectos de alcance macrozonal, atendiendo las complementariedades productivas entre regiones como Maule, Ñuble y O'Higgins.

Finalmente, manifestó su preocupación por la disminución de determinadas actividades agrícolas y vinculó ese fenómeno con la necesidad de fortalecer el desarrollo productivo y la soberanía alimentaria del país.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, respondió que existía una coordinación permanente entre distintos ministerios, liderada por el Ministerio del Interior, para examinar materias relacionadas con los pasos fronterizos.

Indicó que dichas decisiones también involucraban relaciones bilaterales, principalmente con Argentina, y que debían evaluarse considerando el potencial económico y logístico de cada territorio. Como ejemplo, mencionó el Corredor Bioceánico de Capricornio, en el norte del país, cuya conexión con los puertos de Antofagasta ofrecía oportunidades relevantes de integración intermodal.

También aludió al desarrollo energético de Vaca Muerta, en la provincia argentina de Neuquén, y a las posibilidades de conectividad e infraestructura que podían generarse a partir de nuevas inversiones.

Agregó que las aspiraciones de determinadas regiones debían examinarse en función de sus ventajas comparativas y de la infraestructura ya existente. Como ejemplo, mencionó las posibilidades portuarias de las regiones de La Araucanía y del Biobío: explicó que factores como la altura de los pasos fronterizos y sus condiciones climáticas podían otorgar ventajas objetivas a unas alternativas respecto de otras.

Finalmente, aseguró que el Gobierno estaba examinando estas materias mediante un enfoque interministerial y que, cuando existieran definiciones concretas, serían informadas a los parlamentarios.

\- - -

Seguidamente, la Subcomisión se abocó al estudio pormenorizado del presupuesto presentado para el Ministerio de Obras Públicas, para el año 2027.

\- - -

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$ 35.436.929, lo que implica una variación total de 0,8% respecto del presupuesto del año en curso.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, informó que el Ministerio había preparado la cartera de proyectos en formato físico, organizada por regiones, para entregarla a los integrantes de la Subcomisión al finalizar la sesión. Explicó que se trataba de un documento detallado y que los equipos técnicos quedarían disponibles para complementar los antecedentes que fueran necesarios.

A continuación, inició la presentación presupuestaria por servicios, correspondiente a la Partida 12 del Ministerio de Obras Públicas para el año 2027.

Indicó que el Ministerio contaba con 14 servicios y una subdirección, cuyas respectivas asignaciones serían examinadas durante la exposición.

En primer término, **abordó el capítulo 01, programa 01, correspondiente a la Secretaría y Administración General**, denominación presupuestaria de la Subsecretaría de Obras Públicas.

Explicó que la Subsecretaría tenía como función principal prestar apoyo al Ministro de Obras Públicas y dirigir y administrar transversalmente las distintas reparticiones del Ministerio.

Señaló que la institución contaba con aproximadamente 10.000 funcionarios, por lo que la Subsecretaría debía proporcionar soporte en materias de administración, recursos humanos, gestión institucional, asesoría técnica y coordinación general.

Luego, destacó que, por la naturaleza de sus funciones, el componente más significativo de su presupuesto correspondía al subtítulo 21, gastos en personal, mientras que no contemplaba iniciativas de inversión propias en el subtítulo 31.

Explicó que las principales áreas de trabajo de la Subsecretaría comprendían auditoría y control interno, gestión de personas y bienestar, gobernanza tecnológica y transformación digital, control de gestión y reportería, gestión de riesgos, emergencias y continuidad operacional, y servicios e infraestructura institucional. Precisó que el objetivo estratégico consistía en desarrollar mecanismos de gobernanza, estándares y

soluciones transversales que permitieran contar con un Ministerio más integrado, digitalizado, seguro, eficiente y orientado a resultados.

Indicó que la Subsecretaría contaba con aproximadamente 570 funcionarios y que los recursos del subtítulo 21 se destinaban principalmente al pago de remuneraciones y otras obligaciones laborales.

En cuanto al subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, explicó que correspondía a un presupuesto de continuidad destinado a asegurar el funcionamiento del servicio. Mencionó entre sus principales aplicaciones la administración de edificios del Ministerio, tanto en el nivel central como en las secretarías regionales ministeriales, y el cumplimiento de obligaciones vinculadas con salas cuna y jardines infantiles. Precisó que el Ministerio mantenía tres establecimientos de esa naturaleza, ubicados en las regiones de Antofagasta, Metropolitana de Santiago y La Araucanía.

Agregó que el presupuesto también contemplaba recursos para la continuidad operacional de los servicios de tecnologías de la información y telecomunicaciones, dentro de una estrategia de modernización y transformación digital que buscaba reducir progresivamente el uso de papel.

Respecto del subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, explicó que financiaba elementos necesarios para el funcionamiento del servicio, como vehículos, mobiliario, maquinaria, equipamiento computacional y programas informáticos.

Finalmente, indicó que el presupuesto de la Subsecretaría representaba menos del 1% del total del Ministerio, por lo que estimaba que, salvo que los parlamentarios requirieran antecedentes adicionales, podía continuarse con el examen del capítulo siguiente.

A continuación, la **Presidenta de la Subcomisión Mixta, Honorable Senadora señora Vodanovic** dispuso votar el programa:

- Sometido a votación el Programa 01 “Secretaría y Administración General (01)” del Capítulo 01, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Capítulo 02
Dirección General de Obras Públicas

El Capítulo 02, correspondiente a la Dirección General de Obras Públicas, el que consta, a su vez, de diecisiete 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; 22, Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio; 23 Administración de Infraestructuras – Dirección de Obras Hidráulicas; 24, Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad; 26, Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores; 34, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Vialidad; 37, Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Aeropuertos.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, inició su exposición explicando las funciones de la **Dirección General de Obras Públicas** y los principales componentes de su presupuesto para el año 2027.

Indicó que ese organismo tenía la responsabilidad de dirigir, coordinar y supervisar las cinco direcciones ejecutoras del Ministerio de Obras Públicas, además de dos unidades de apoyo: la Dirección de Planeamiento y la Dirección de Contabilidad y Finanzas. Precisó que la Dirección General no ejecutaba directamente las inversiones, por lo que su presupuesto también representaba menos del 1% del total de recursos del Ministerio.

A continuación, abordó las inquietudes planteadas por la Diputada señora Nuyado y el Senador señor Celis sobre la modificación del financiamiento del Plan Buen Vivir. Explicó que durante 2026 la Dirección General de Obras Públicas había contado con dos programas presupuestarios: uno correspondiente a sus funciones institucionales y otro destinado a la infraestructura del Plan Buen Vivir. Indicó que ambos programas utilizaban principalmente el subtítulo 33, transferencias de capital, mediante un mecanismo por el cual los recursos provenientes del Tesoro Público ingresaban a la Dirección General y posteriormente eran transferidos a otros servicios del Estado o del Ministerio para financiar proyectos mediante el subtítulo 31, iniciativas de inversión.

Precisó que el programa presupuestario propio de la Dirección General había estado vinculado principalmente al Fondo de Infraestructura

para el Desarrollo, destinado al financiamiento de proyectos específicos, entre ellos obras relacionadas con complejos aduaneros.

Por su parte, los recursos del Plan Buen Vivir se destinaban mayoritariamente a la Dirección de Vialidad y a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, para financiar caminos básicos, caminos rurales, caminos indígenas y proyectos de agua potable rural.

Explicó que la propuesta presupuestaria para 2027 fusionaba ambos programas en uno solo, correspondiente a la Dirección General de Obras Públicas. Sin embargo, aclaró que el cambio no implicaba eliminar ni reducir la cartera de proyectos del Plan Buen Vivir, sino modificar el mecanismo mediante el cual se transferían los recursos.

Detalló que las asignaciones destinadas a obras en la macrozona sur pasarían directamente desde el Tesoro Público a los servicios ejecutores del Ministerio, principalmente la Dirección de Vialidad y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, para su ejecución mediante el subtítulo 31, sin la intermediación presupuestaria de la Dirección General de Obras Públicas.

Añadió que el Ministerio había examinado la distribución histórica de la inversión en vialidad y agua potable rural, constatando que aproximadamente el 40% de esos recursos se había destinado a las cuatro regiones comprendidas en la macrozona sur. Afirmó que esa proporción se había mantenido relativamente estable durante los últimos años y que el proyecto de presupuesto para 2027 no contemplaba reducirla.

Recalcó que la nueva modalidad de asignación no debía interpretarse como una disminución de la inversión territorial, puesto que se mantenían tanto la cartera de proyectos como su participación aproximada en el presupuesto global de los servicios ejecutores.

A continuación, razonó que el incremento del subtítulo 33 en el presupuesto de la Dirección General de Obras Públicas obedecía a la fusión de los programas presupuestarios, que incorporaba las transferencias todavía administradas mediante el Plan Buen Vivir.

Precisó que los aproximadamente 25.500 millones de pesos contemplados en ese subtítulo se distribuían entre dos líneas principales. La primera correspondía al Fondo de Infraestructura para el Desarrollo, con cerca de 9.500 millones de pesos, destinados a proyectos específicos de continuidad. La segunda comprendía aproximadamente 16.000 millones de pesos para transferencias a otras entidades públicas, principalmente universidades y municipalidades que desarrollaban iniciativas vinculadas al Plan Buen Vivir.

Explicó que estas últimas entidades constituían una vía complementaria de ejecución, aparte de la inversión realizada directamente por la Dirección de Vialidad y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales, organismos que concentraban más del 90% de las inversiones del programa 2026.

La **Honorable Senadora señora Gatica** consultó si los recursos destinados a otras entidades públicas correspondían principalmente a convenios con universidades para financiar estudios y diseños de proyectos de agua potable rural.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, confirmó que esas transferencias comprendían convenios con universidades encargadas de elaborar estudios de ingeniería para sistemas de agua potable rural, caminos básicos y caminos rurales.

Añadió que también se consideraban recursos para dos municipalidades, Temuco y Lebu, que desarrollaban proyectos específicos cuya ejecución provenía de ejercicios anteriores y requería financiamiento de continuidad.

Enseguida, se refirió al Fondo de Infraestructura para el Desarrollo y explicó que la programación de 2027 incluía principalmente el Centro Oncológico y el Complejo Aduanero Quillagua. Precisó que el proyecto del Complejo Aduanero Quillagua se encontraba en etapa de cierre, mientras que el Centro Oncológico avanzaba en su proceso de adjudicación.

El **Presidente (A) de la Comisión, Honorable Senador señor Núñez**, consultó por la continuidad y las perspectivas futuras del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo.

Planteó que los proyectos presentados parecían corresponder a iniciativas provenientes de períodos anteriores, respecto de las cuales era necesario completar su ejecución o avanzar en las etapas pendientes.

Preguntó si el Gobierno había definido nuevos proyectos estratégicos que pudieran incorporarse a ese mecanismo de financiamiento o si, alternativamente, consideraba prescindible mantener esa línea presupuestaria y prefería utilizar otras modalidades de inversión.

Recordó que el fondo había sido concebido como un instrumento destinado a facilitar la ejecución de grandes obras de infraestructura, particularmente aquellas con relevancia estratégica y dificultades para avanzar mediante los procedimientos habituales.

Sostuvo que esa finalidad continuaba siendo pertinente, puesto que el desarrollo de infraestructura debía examinarse también desde una

perspectiva macrozonal y nacional, superando una distribución de inversiones basada exclusivamente en las necesidades particulares de cada región.

Como ejemplo, mencionó la doble vía Caldera-Antofagasta, cuya importancia, a su juicio, no se limitaba a las regiones de Atacama y Antofagasta, sino que también beneficiaba a Coquimbo y al conjunto de la zona norte, debido a sus efectos sobre el transporte y la logística.

Consultó, en consecuencia, cuáles eran las grandes obras que el Ministerio consideraba estratégicas para el desarrollo del país y si existía una planificación orientada a utilizar el Fondo de Infraestructura para el Desarrollo con ese propósito.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, coincidió en que el Fondo de Infraestructura para el Desarrollo había sido concebido para facilitar la ejecución de grandes proyectos de infraestructura de importancia territorial y estratégica.

Explicó que las iniciativas podían originarse en propuestas formuladas desde los propios territorios y que el mecanismo permitía identificar obras relevantes para el desarrollo de una o varias regiones. Sostuvo que el propósito original del fondo continuaba siendo válido y que tanto la Subcomisión Mixta de Presupuestos como las comisiones sectoriales del Congreso, especialmente la Comisión de Obras Públicas del Senado, constituían instancias apropiadas para examinar y proponer proyectos de alcance macrozonal.

Agregó que el Director General de Obras Públicas podía proporcionar antecedentes sobre los proyectos de continuidad que se encontraban más avanzados.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, precisó que la cartera del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo había sido formulada originalmente durante 2023.

Explicó que diversos proyectos habían experimentado demoras asociadas a la elaboración de diseños, estudios técnicos y procesos licitatorios, por lo que la actual administración había decidido otorgar continuidad a las iniciativas previamente seleccionadas.

Luego, indicó que, por el momento, el Ministerio no contemplaba incorporar nuevos proyectos al fondo, aunque reconoció que esa posibilidad podía examinarse posteriormente.

Reiteró que la prioridad inmediata consistía en avanzar en las iniciativas que ya se encontraban en ejecución o próximas a su adjudicación, entre ellas proyectos estratégicos vinculados a complejos aduaneros.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, complementó la explicación y recordó que la cartera del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo se había originado en 2023 y continuaba ejecutándose.

Sostuvo que sus objetivos guardaban semejanza con los del Plan Chile Despega, recientemente anunciado por el Gobierno, aunque existía una diferencia relevante en los plazos de ejecución. Explicó que el Plan Chile Despega priorizaba proyectos cuya ejecución material pudiera comenzar de manera inmediata y concluir dentro de un período breve, sin comprometer arrastres presupuestarios para años posteriores. Indicó que se habían asignado aproximadamente 388.000 millones de pesos a esa cartera, con el propósito de iniciar físicamente las obras durante enero de 2027 y concluirlas, en lo posible, en diciembre del mismo año.

Precisó que ambas iniciativas compartían la finalidad de reactivar la economía y generar empleo mediante inversión pública, pero que el Plan Chile Despega se distinguía por su énfasis en la ejecución de corto plazo.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó que resultaría conveniente efectuar una revisión integral de la cartera del Fondo de Infraestructura para el Desarrollo, con el propósito de conocer el estado de los proyectos, las dificultades que habían enfrentado y su viabilidad actual.

Planteó que no todas las iniciativas originalmente seleccionadas debían necesariamente mantenerse si los estudios posteriores habían demostrado inconvenientes técnicos o económicos. En consecuencia, propuso evaluar cuáles proyectos correspondía continuar, modificar o eventualmente reemplazar, e incorporar nuevas iniciativas estratégicas cuando existieran fundamentos suficientes. Como ejemplo, mencionó la posibilidad de avanzar en la pavimentación del paso Agua Negra, en la Región de Coquimbo.

Explicó que el Ministerio había desarrollado estudios que permitían ejecutar la pavimentación por tramos, sin que fuera indispensable completar toda la obra de una sola vez. Vinculó esa iniciativa con la necesidad de disponer de alternativas de conectividad internacional cuando el paso Los Libertadores permaneciera cerrado. Sostuvo que la zona central debía contar con varias opciones de conexión con Argentina, tanto hacia el norte como hacia el sur, de manera que las interrupciones de una ruta no afectaran completamente el tránsito internacional.

Añadió que compartía la prioridad otorgada por el Gobierno a los proyectos de ejecución en doce meses, pero advirtió que esa orientación no debía impedir la planificación de obras estratégicas cuyos plazos necesariamente fueran superiores.

En ese contexto, retomó las observaciones del Diputado señor Bianchi sobre la infraestructura territorial y valoró también la posibilidad de estudiar un puerto en Constitución, en la Región del Maule. Destacó el desarrollo alcanzado por la pesca artesanal en esa comuna y su importancia para la economía local, pero sostuvo que la infraestructura portuaria existente presentaba limitaciones y requería mayores capacidades. Agregó que el desarrollo del cabotaje marítimo podía contribuir a reducir costos de transporte y descongestionar las carreteras.

Planteó que esas iniciativas podían examinarse mediante distintas modalidades de financiamiento, incluidas asociaciones público-privadas, sin que necesariamente debieran ejecutarse íntegramente con recursos estatales.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** reiteró sus inquietudes sobre el financiamiento del Plan Buen Vivir.

Señaló que el subtítulo 33 de la Dirección General de Obras Públicas contemplaba aproximadamente 25.521 millones de pesos para 2027, mientras que el programa de infraestructura del Plan Buen Vivir había contado con recursos cercanos a 346.000 millones de pesos durante 2026.

Manifestó que, al comparar esas cifras, no lograba identificar el destino presupuestario de la totalidad de los recursos anteriormente asignados a proyectos de caminos y agua potable rural.

Recordó que el Director General había señalado que cerca del 40% de la inversión de los servicios respectivos continuaría destinándose a las cuatro regiones de la macrozona sur, pero estimó necesario conocer las cifras específicas que sustentaban esa afirmación. Advirtió que los recursos individualizados en el subtítulo 33 parecían insuficientes para atender las necesidades de caminos rurales y comunidades indígenas, particularmente en territorios de las provincias de Osorno, Llanquihue y Chiloé.

Solicitó aclarar si las inversiones que no aparecían en ese subtítulo se encontraban incorporadas en otros programas presupuestarios y pidió conocer su distribución entre las cuatro regiones consideradas. Recalcó que su preocupación consistía en verificar que los recursos destinados anteriormente al Plan Buen Vivir continuaran efectivamente disponibles para las comunidades beneficiarias.

El **Honorable Senador señor Celis** compartió las inquietudes de la Diputada señora Nuyado y solicitó conocer la cartera de proyectos correspondiente a las regiones de La Araucanía y Los Ríos.

Consultó si las iniciativas de vialidad y agua potable rural de esos territorios podían financiarse también con cargo a los presupuestos generales de los respectivos servicios, además de los recursos identificados en el subtítulo 33 de la Dirección General de Obras Públicas.

Explicó que resultaba importante aclarar esa distribución para evitar interpretar equivocadamente que el monto de las transferencias de capital constituía la totalidad de la inversión disponible para la macrozona sur.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, aclaró que los aproximadamente 25.500 millones de pesos contemplados en el subtítulo 33 de la Dirección General de Obras Públicas correspondían a dos líneas de financiamiento distintas.

Precisó que cerca de 9.500 millones de pesos estaban destinados al Fondo de Infraestructura para el Desarrollo y que no correspondían específicamente a proyectos de la macrozona sur.

Los aproximadamente 16.000 millones de pesos restantes se destinaban exclusivamente a transferencias hacia otras entidades públicas distintas de los servicios ejecutores del Ministerio de Obras Públicas.

Detalló que esa última asignación comprendía aproximadamente 13.700 millones de pesos para dos convenios municipales: uno con la Municipalidad de Temuco, asociado al mejoramiento de la avenida Caupolicán, y otro con la Municipalidad de Lebu, correspondiente a la reposición de la Escuela Armando Arancibia Olivos, en Isla Mocha.

Agregó que cerca de 2.300 millones de pesos estaban destinados a convenios con tres universidades del Estado para la elaboración de estudios y proyectos de agua potable rural y caminos rurales.

Explicó que los recursos por aproximadamente 340.000 millones de pesos a los que se había referido la Diputada señora Nuyado no debían buscarse dentro de esas transferencias. Precisó que la modificación propuesta para 2027 consistía en que los recursos antes canalizados mediante la Dirección General de Obras Públicas pasarían directamente desde el Tesoro Público a la Dirección de Vialidad y a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.

Indicó que, de esa manera, las respectivas direcciones financiarían los proyectos mediante sus propios programas presupuestarios y con cargo al subtítulo 31, iniciativas de inversión.

Recalcó que el nuevo mecanismo eliminaba la intermediación presupuestaria de la Dirección General de Obras Públicas. Finalmente, señaló que las exposiciones posteriores de la Dirección de Vialidad y de la Dirección de Obras Hidráulicas permitirían revisar con mayor detalle los recursos y proyectos correspondientes.

Programa 02
Dirección de Arquitectura

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 48.152.979, lo que implica una variación total de 0,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **asesor de la Dirección de Arquitectura, señor James Fry**, expuso los principales antecedentes del presupuesto de la Dirección de Arquitectura para 2027.

Explicó que el servicio administraba una cartera de aproximadamente 358 proyectos, por un monto total cercano a 1,5 billones de pesos, considerando tanto las iniciativas sectoriales como aquellas ejecutadas por mandato de otros organismos. Precisó que aproximadamente el 26% de esa cartera correspondía a participación sectorial, mientras que el 74% se vinculaba con proyectos mandatados o extrasectoriales, que constituían la mayor parte de la actividad desarrollada por la Dirección a nivel nacional.

Por lo tanto, indicó que la exposición distinguiría el presupuesto corriente de la Dirección de Arquitectura y las asignaciones correspondientes a obras mandatadas por el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

En cuanto al presupuesto corriente, señaló que el subtítulo 21, gastos en personal, solo se incrementaba en 1,4%, correspondiente al reajuste. Respecto del subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, explicó que mantenía recursos de continuidad destinados a gastos operacionales, servicios generales y otras obligaciones vinculadas con el funcionamiento de las dependencias regionales y centrales. Agregó que las variaciones del subtítulo 25, íntegros al Fisco, se relacionaban principalmente con recuperaciones de recursos provenientes de licencias médicas. Sobre el subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, indicó que mantenía sus

recursos y comprendía principalmente equipos computacionales, mobiliario y licencias informáticas necesarias para el funcionamiento del servicio.

Posteriormente, abordó el subtítulo 31, iniciativas de inversión, que concentraba las obras propias de la Dirección de Arquitectura. Informó que la cartera sectorial para 2027 comprendía dieciocho iniciativas, de las cuales ocho se encontraban consideradas para nuevos procesos de licitación o adjudicación.

Entre ellas, mencionó la normalización de las instalaciones eléctricas del edificio del Ministerio de Obras Públicas en la Región de Tarapacá; la conservación del edificio institucional de Antofagasta; la reposición de la nueva Teletón de Valparaíso; la conservación del edificio del Ministerio en Rancagua, y la conservación del edificio institucional en la Región de Aysén.

También destacó el mejoramiento del Parque Coronel Santiago Bueras, en Lo Prado, que había sido licitado en dos oportunidades sin resultado y que se volvería a licitar con recursos sectoriales del Ministerio.

Añadió las conservaciones del edificio del Ministerio de Obras Públicas en el nivel central y del edificio de servicios públicos de Arica. Indicó que las demás iniciativas de la cartera correspondían a proyectos que ya se encontraban en ejecución.

En relación con los recursos de inversión sectorial, señaló que la propuesta contemplaba aproximadamente 30.417 millones de pesos para 2027.

Explicó que una proporción muy importante de esos recursos se concentraba en cuatro proyectos: la ampliación del edificio del Ministerio de Obras Públicas en Atacama, la reposición del Liceo José de la Cruz Miranda en Cañete, la conservación del complejo fronterizo Chacalluta y la reposición del Estadio Municipal de San Antonio. Indicó que esas cuatro obras eran casi íntegramente de arrastre y concentraban cerca del 89% del presupuesto.

Por otra parte, señaló que la presentación identificaba seis iniciativas nuevas de normalización y conservación, además de los proyectos de Teletón de Valparaíso y del Parque Coronel Santiago Bueras.

Precisó que algunas regiones no registraban nuevas conservaciones para 2027 porque ya se habían desarrollado intervenciones durante el ejercicio anterior y otras se encontraban programadas para 2028.

En cuanto a su tipología, agregó que las dieciocho iniciativas comprendían dos edificios gubernamentales, diez edificios del Ministerio de Obras Públicas y tres iniciativas de educación.

Destacó especialmente la reposición de la Teletón de Valparaíso, que consideró una de las obras de edificación pública más relevantes de la cartera regional.

A continuación, presentó las asignaciones correspondientes a obras mandatadas por el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Explicó que el subtítulo 31 registraba una disminución cercana al 80%, determinada por la programación de iniciativas del organismo mandante. Agregó que también existían variaciones en transferencias de capital relacionadas con proyectos que no habían sido priorizados por dicho Ministerio.

Con ello, precisó que el presupuesto de iniciativas de inversión para 2027 alcanzaba aproximadamente 3.969 millones de pesos.

Entre los proyectos considerados mencionó la restauración del ascensor Artillería, en Valparaíso, cuyo proceso de licitación se encontraba en desarrollo. También se refirió a los inventarios y levantamientos de patrimonio cultural en las regiones del Biobío y Maule, así como al diseño de mejoramiento y puesta en valor del ex Parque Aduana, en Arica.

Añadió la conservación del Palacio de La Moneda y las asignaciones remanentes para seguridad y bodegaje del Centro Cultural Gabriela Mistral, cuya liquidación estaba en curso para su traspaso al Ministerio de Bienes Nacionales. Asimismo, mencionó la restauración del ascensor Villaseca, que, junto con el ascensor Artillería, constituía la cartera de ascensores patrimoniales financiada mediante ese programa.

Explicó que esas iniciativas comprendían dos proyectos de restauración de ascensores, dos inventarios patrimoniales, una conservación patrimonial, un diseño de puesta en valor y obligaciones asociadas al edificio Gabriela Mistral.

Posteriormente, expuso los principales antecedentes de la cartera extrasectorial de la Dirección de Arquitectura. Indicó que el servicio ejecutaba numerosos proyectos financiados por otros ministerios y gobiernos regionales.

Entre otras, mencionó 49 iniciativas de seguridad pública, principalmente edificios de Carabineros de Chile y de la Policía de Investigaciones de Chile, y cuatro iniciativas del Ministerio del Interior.

Destacó que la cartera extrasectorial comprendía iniciativas distribuidas en las dieciséis regiones del país y que representaba la mayor proporción del trabajo desarrollado por el servicio.

Finalmente, señaló que la presentación identificaba 156 iniciativas relevantes mandatadas por otros organismos, principalmente gobiernos regionales, cuyos antecedentes y estados de avance se encontraban detallados en la documentación proporcionada.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez** manifestó su preocupación por la disminución de los recursos destinados a proyectos mandatados por el Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Reconoció que la Dirección de Arquitectura no era responsable de las decisiones de financiamiento adoptadas por el organismo mandante, pero sostuvo que la reducción podía provocar postergaciones de obras y afectar la inversión pública. Planteó que correspondía examinar con mayor detalle esa situación durante la discusión presupuestaria del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

En ese sentido, solicitó conocer qué regiones resultarían especialmente afectadas y planteó que habría que analizar si algunas de esas obras podían tener impacto en la inversión pública y ser reevaluadas, aunque propuso dejar el tema pendiente.

Por otra parte, consultó por el proyecto de reposición de la Subcomisaría Tierras Blancas, en la comuna de Coquimbo.

Explicó que se trataba de una infraestructura largamente esperada por la comunidad y que, según los antecedentes que manejaba, su diseño había sido encomendado a la Dirección de Arquitectura. Recordó que la iniciativa se había abordado el año anterior con Carabineros de Chile, al revisar los presupuestos, y que el estándar de ese diseño permitiría que la unidad pasara a ser comisaría, en un barrio muy populoso de la comuna.

Asimismo, destacó que disponer del diseño constituía un requisito importante para continuar la tramitación y obtener los recursos necesarios para su ejecución.

Por último, solicitó conocer el estado de avance del proyecto y los plazos previstos para completar esa etapa.

El **asesor de la Dirección de Arquitectura, señor James Fry**, informó que el proyecto de reposición de la Subcomisaría Tierras Blancas se encontraba en etapa de diseño.

Señaló que los antecedentes recibidos durante la sesión indicaban un avance aproximado del 50% y que se proyectaba concluir esa etapa durante noviembre de 2026. Precisó que el proyecto había sido mandatado a

la Dirección de Arquitectura y que el servicio podía remitir información detallada sobre su programación y estado de desarrollo.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez** solicitó recibir los antecedentes específicos del proyecto y pidió que, una vez concluido el diseño, se invitara a los parlamentarios de la Región de Coquimbo a conocer sus resultados. Destacó que se trataba de una iniciativa muy esperada por los habitantes de Tierras Blancas y que la conclusión del diseño permitiría avanzar hacia la obtención de financiamiento para la construcción.

El **Honorable Senador señor Calisto** consultó por la situación del proyecto del Servicio Médico Legal de Coyhaique y de la construcción del cuartel de la Primera Compañía de Bomberos de esa ciudad. Señaló que tenía antecedentes sobre la ejecución del cuartel de Bomberos y solicitó precisar si el diseño de las nuevas dependencias del Servicio Médico Legal se encontraba concluido.

El **asesor de la Dirección de Arquitectura, señor James Fry**, aclaró que el proyecto del Servicio Médico Legal de Coyhaique ya se encontraba en ejecución.

Explicó que durante las obras se había producido un hallazgo arqueológico relevante, circunstancia que obligó a desarrollar gestiones con el Consejo de Monumentos Nacionales para adecuar los procedimientos de intervención. Indicó que había participado en reuniones técnicas efectuadas en terreno y que se habían revisado los requerimientos del Consejo, logrando resolver una parte importante de las observaciones.

A la fecha, señaló que la obra continuaba desarrollándose y que se estaban examinando determinadas modificaciones contractuales a través de la Dirección General de Obras Públicas. Reconoció que el hallazgo arqueológico había provocado retrasos, situación que podía producirse en proyectos de edificación pública, pero sostuvo que la iniciativa había recuperado condiciones de ejecución regular.

En definitiva, manifestó que, pese a las dificultades, se esperaba concluir el proyecto dentro de los plazos ajustados correspondientes.

Asimismo, confirmó que el proyecto del cuartel de Bomberos mencionado se encontraba en ejecución.

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 02, Dirección de Arquitectura, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta: el Honorable Diputado señor

Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 03
Dirección de Obras Hidráulicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 233.635.453, lo que implica una variación total de 4,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, el **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, inició la presentación del presupuesto de la Dirección de Obras Hidráulicas para 2027.

A propósito de la disminución de dotación que se había mencionado, explicó que el gasto en personal, subtítulo 21, se mantenía entre 2026 y 2027, con un incremento por el factor de corrección, y que, si existía alguna modificación, se produciría dentro de ese presupuesto y probablemente respondería a la tipología de las contrataciones.

Señaló que el subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, también se mantenía, al igual que las transferencias corrientes.

En cuanto al subtítulo 31, iniciativas de inversión, informó que el presupuesto aumentaba aproximadamente 10.000 millones de pesos, hasta alcanzar cerca de 201.793 millones de pesos para 2027.

Posteriormente, explicó la distribución de esos recursos entre las distintas áreas de inversión de la Dirección de Obras Hidráulicas.

Sobre obras de conservación, indicó que los programas de grandes obras de riego, evacuación y drenaje de aguas lluvias y conservación de obras de riego concentraban aproximadamente 152.687 millones de pesos, equivalentes al 76% de la cartera de inversión.

Detalló que la propuesta consideraba aproximadamente 9.909 millones de pesos para conservación de obras de aguas lluvias, 23.869 millones para conservación de obras de riego, 18.430 millones para conservación de riberas y defensas fluviales, y 7.819 millones para control aluvional.

En relación con este último componente, destacó las obras destinadas a contener flujos aluvionales, entre ellas barreras dinámicas y estructuras de decantación.

Agregó que se contemplaban aproximadamente 69.450 millones de pesos para evacuación y drenaje de aguas lluvias y 59.369 millones para grandes obras de riego, asignación influida significativamente por la construcción del embalse Zapallar.

Asimismo, mencionó 6.514 millones de pesos para manejo de cauces, 4.749 millones para obras medianas de riego, 1.048 millones para planes maestros de aguas lluvias y 637 millones para planes maestros de obras fluviales.

Explicó que se estaba avanzando en los decretos de los planes maestros, algunos de los cuales ya estaban egresando de la Contraloría General de la República. En ese sentido, destacó que esos planes permitían generar las obras primarias identificadas en ellos.

A continuación, se refirió a los principales proyectos de inversión contemplados para 2027.

Mencionó la construcción del embalse Zapallar, en la Región de Ñuble, cuyas obras ya habían comenzado. Precisó que se encontraba instalada maquinaria para el procesamiento de áridos y que estaba próxima a instalarse la planta de hormigón necesaria para la ejecución del proyecto.

También destacó la construcción de lagunas de regulación del Parque La Aguada, denominado también Parque Víctor Jara, en la Región Metropolitana de Santiago.

Indicó que las obras existentes de ese sistema habían presentado un funcionamiento satisfactorio durante las precipitaciones recientes.

Agregó que el presupuesto permitiría continuar y finalizar los colectores de aguas lluvias de Rengo, además de avanzar en sistemas como La Luz, en Chillán; Gaete, en Talcahuano; Quilque, en Los Ángeles, y Santa Rosa, en Temuco.

Respecto de las grandes obras de riego, informó que se proyectaba licitar las obras del embalse Nueva La Punilla hacia fines de 2027 y continuar los estudios asociados a los embalses La Chupalla, Teno y Longaví.

Añadió que se incorporarían nuevas iniciativas, como los colectores Choapa-Loa, en Curicó; Norte Grande, en Valdivia; Tronco Almagro, en Osorno, y las obras del río de la Mano, en Punta Arenas.

Por otra parte, indicó que se mantendría el financiamiento de los programas permanentes de conservación de aguas lluvias, riego y manejo de cauces.

En relación con el Plan Chile Despega, informó que la Dirección de Obras Hidráulicas contemplaba 21 iniciativas, con un presupuesto aproximado de 39.681 millones de pesos.

Precisó que cinco de ellas correspondían a obras de aguas lluvias y dieciséis a intervenciones de manejo de cauces.

Entre las obras destacadas mencionó nuevas etapas de los proyectos de control aluvional de quebrada Bonilla, en Antofagasta; río Salado, en Atacama, y quebrada Paipote, también en Atacama.

Agregó que se desarrollarían conservaciones de cauces naturales en diversas regiones del país, entre ellas Arica y Parinacota, Tarapacá, Metropolitana de Santiago, O'Higgins, Biobío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

Del mismo modo, señaló que se contemplaban conservaciones de la red primaria de aguas lluvias en las regiones de Valparaíso, Maule, Ñuble y La Araucanía.

Posteriormente, presentó una selección de iniciativas relevantes de la cartera nacional, que comprendía aproximadamente 130 proyectos.

Mencionó, entre otras intervenciones, la conservación del sistema de riego del canal matriz Cogotí, el embalse Zapallar, el mejoramiento del riego en la cuenca del río Teno y las obras de conservación de cauces de la provincia General Carrera.

En materia de grandes embalses, distinguió dos iniciativas principales de obras, correspondientes a Zapallar y Nueva La Punilla, y tres estudios asociados a los embalses La Chupalla, Teno y Longaví.

Respecto del control aluvional, informó que se consideraban seis obras relevantes: quebrada Bonilla, río Salado, quebrada Paipote, río Andalién, estero Loncoche y estero La Toma.

En evacuación y drenaje urbano, mencionó ocho iniciativas principales, entre ellas Parque La Aguada, Rengo Centro Sur, La Luz, Gaete, Quilque, Papen, Santa Rosa y Los Coigües.

A continuación, expuso la distribución regional de las iniciativas de inversión para 2027 y aclaró que la programación había sido elaborada antes de las emergencias ocasionadas por los temporales.

Precisó que el presupuesto del embalse Zapallar se presentaba separadamente de las demás inversiones de la Región de Ñuble, debido a su magnitud.

En relación con las obras de emergencia, informó que existían quince iniciativas que ya contaban con recomendación satisfactoria, por un monto total aproximado de 30.358 millones de pesos.

Detalló que siete correspondían a la Región de Coquimbo, por aproximadamente 13.851 millones de pesos; una a Atacama, por 2.624 millones; dos a Valparaíso, por 2.970 millones; cuatro a Biobío, por 7.563 millones, y una a La Araucanía, por 3.350 millones.

Por otra parte, indicó que existían otras iniciativas en proceso de aprobación, entre ellas dos en Antofagasta, por aproximadamente 3.144 millones de pesos; una en Coquimbo, por 1.500 millones; una en Valparaíso, por 750 millones, y dos en Maule, por 2.150 millones.

Explicó que las iniciativas de emergencia identificadas representaban en conjunto alrededor de 35.000 millones de pesos y que esos recursos se encontraban comprendidos dentro del presupuesto total de iniciativas de inversión de la Dirección de Obras Hidráulicas.

En consecuencia, señaló que sería necesario efectuar redistribuciones de recursos para financiar su ejecución.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, solicitó aclarar si los aproximadamente 35.000 millones de pesos destinados a obras de emergencia se encontraban incorporados dentro de los 201.793 millones del presupuesto de inversión y si su ejecución requeriría reasignar recursos originalmente distribuidos entre las regiones.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, confirmó que las obras de emergencia estaban comprendidas dentro del presupuesto disponible.

Explicó que la distribución inicial podía resultar llamativa en regiones afectadas por los temporales, especialmente Coquimbo, que aparecía con aproximadamente 3.300 millones de pesos en la programación ordinaria.

Precisó que esa asignación correspondía principalmente al estudio de factibilidad del embalse Canelillo y que, por esa razón, se había incorporado una tabla separada con las iniciativas de emergencia.

En consecuencia, reiteró que su ejecución requeriría redistribuir recursos dentro del presupuesto de inversión del servicio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, hizo presente que, conforme a esa explicación, el financiamiento de las obras de emergencia no correspondía a recursos extraordinarios, sino a una redistribución presupuestaria.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, respondió que, por el momento, no se contemplaban recursos extraordinarios para esas iniciativas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si la Dirección disponía del detalle de las siete iniciativas de emergencia de la Región de Coquimbo que contaban con recomendación satisfactoria y de los proyectos considerados para la Región del Maule.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, indicó que se disponía de todos esos antecedentes y que podían hacerse llegar a la Subcomisión.

Posteriormente, informó sobre una visita efectuada al sector de Quebrada de Talca, en la cuenca del río Elqui, en la Región de Coquimbo.

Explicó que durante esa visita se habían examinado las obras de mejoramiento de cauces, encauzamiento y construcción de pretiles destinadas a recuperar sectores severamente afectados por las crecidas.

Añadió que también se estaba evaluando la posibilidad de desarrollar soluciones de mayor robustez, aunque advirtió que ello requeriría estudios técnicos más complejos y probablemente una evaluación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

Indicó que durante ese recorrido se habían identificado sectores donde las crecidas habían destruido o debilitado protecciones existentes, dejando los cauces expuestos a nuevos eventos.

A continuación, presentó el programa de Administración de Infraestructuras de la Dirección de Obras Hidráulicas, destinado a financiar la operación y mantenimiento de obras fiscales.

Explicó que su presupuesto para 2027 alcanzaba aproximadamente 11.269 millones de pesos y se mantenía sin variaciones respecto de 2026.

Precisó que comprendía la administración de embalses, obras de control aluvional, sistemas de control de crecidas, colectores de aguas lluvias y otras infraestructuras operadas directamente por el Ministerio.

Entre ellas, mencionó los embalses Chironta y otros sistemas de riego de distintas regiones del país.

Destacó especialmente los recursos destinados al Parque Víctor Jara, cuyo mantenimiento y operación representaban aproximadamente 2.287 millones de pesos.

Asimismo, se refirió a las plantas elevadoras de aguas lluvias de la Región del Biobío, necesarias para prevenir inundaciones en determinados sectores poblados.

Agregó que se contemplaban aproximadamente 1.631 millones de pesos para la operación del sistema de telecontrol del Parque de la Familia, destinado a monitorear las condiciones del cauce y prevenir riesgos para sus visitantes.

Finalmente, explicó que la presentación incluía la distribución regional de los gastos de administración de esa infraestructura.

El **Honorable Senador señor Núñez** solicitó que la Dirección de Obras Hidráulicas entregara el detalle de las siete iniciativas de emergencia contempladas para la Región de Coquimbo, con el propósito de conocer las intervenciones previstas y transmitir esa información a las comunidades afectadas.

Asimismo, pidió ser informado de futuras visitas técnicas a los sectores afectados del río Elqui, para acompañar a las autoridades y conocer directamente las obras en evaluación.

A continuación, manifestó su preocupación por la situación del embalse Valle Hermoso, en la Región de Coquimbo.

Observó que el presupuesto contemplaba aproximadamente 383 millones de pesos para su control operacional y vigilancia, recursos que entendía correspondían a gastos asumidos por el Estado.

Sostuvo que el Estado estaba avalando lo que calificó como una estafa cometida por los dueños del agua del embalse y, en justicia, precisó que no se trataba de un problema de este Gobierno.

Al respecto, recordó que, dos años antes, había enviado una carta al Consejo de Ministros de la Comisión Nacional de Riego, presidido por el entonces Ministro de Agricultura, en la que expuso el problema con todos sus antecedentes técnicos y políticos.

En cuanto al origen de la obra, recordó que el embalse había sido construido durante el segundo Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, bajo la gestión del entonces Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga.

Explicó que uno de los objetivos que justificaron la obra había sido proporcionar seguridad hídrica a las comunas del interior, especialmente Combarbalá, mediante el abastecimiento de agua para consumo humano.

Señaló que, en el acuerdo suscrito con la Junta de Vigilancia del río Pama, se había contemplado la entrega de acciones de agua al Estado, a través de la Dirección de Obras Hidráulicas, para permitir el desarrollo de un sistema de abastecimiento destinado a aproximadamente treinta localidades rurales.

Sin embargo, afirmó que, transcurridos más de doce años desde el origen del proyecto, no se había materializado la cesión de esos derechos.

Explicó que, según los antecedentes que manejaba, el compromiso había quedado establecido en documentos que no aseguraron jurídicamente su cumplimiento y que, posteriormente, los nuevos titulares de las acciones de agua habían desconocido las obligaciones asumidas por sus propietarios anteriores.

En consecuencia, sostuvo que el Estado había financiado la construcción del embalse con recursos considerables, pero que las comunidades que debían beneficiarse de su función de abastecimiento humano continuaban enfrentando dificultades para acceder al agua potable.

Añadió que la situación resultaba especialmente contradictoria porque, después de las lluvias, el embalse había acumulado agua y el Estado continuaba destinando recursos a su administración, sin que se hubiera resuelto el abastecimiento de los pueblos comprometidos.

En ese contexto, advirtió al Ministro que era probable que se presentaran acciones constitucionales de protección en su contra, por un problema de larga data. Añadió que lo había planteado durante el segundo Gobierno del Presidente Piñera y después durante el del Presidente Boric, sin que hubiera forma de resolverlo.

Sostuvo que no podía avalar que una obra que el Estado destinaba a un fin determinado quedara sujeta a que el privado, invocando el libre mercado y la compra de sus acciones de agua, desconociera ese acuerdo, mientras los servicios de agua potable rural seguían sin agua y podían incluso ser fiscalizados y multados por no resolver el abastecimiento de sus asociados.

En la misma línea, afirmó que la situación había llegado a su límite y que estaba totalmente fuera de control, creando un clima de desconfianza en la institucionalidad y que, en una próxima reunión, los treinta pueblos interpondrían un recurso de protección contra el Ministerio de Obras Públicas, por no haber sido capaz de resolverla.

Mencionó que, a su entender, el presupuesto contemplaba un estudio con un gasto de 30 millones de pesos para este año.

Además, sostuvo que la falta de derechos de agua impedía avanzar en la evaluación de proyectos destinados a construir conducciones para abastecer a los servicios sanitarios rurales. Explicó que el Ministerio de Desarrollo Social y Familia no podía recomendar favorablemente esas inversiones mientras no existiera certeza jurídica sobre la disponibilidad de los derechos de aprovechamiento necesarios.

Finalmente, sostuvo que la situación constituía, a su juicio, una estafa al Estado que no estaba dispuesto a avalar.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, reconoció la existencia del problema expuesto por el Senador señor Núñez y señaló que conocía sus antecedentes desde 2014.

Explicó que el compromiso originalmente asumido por los regantes comprendía la entrega de cuarenta acciones de agua.

Indicó que, al asumir la nueva administración, se había revisado qué implicaban esas acciones. Afirmó que cada una equivalía, según recordó, a aproximadamente 0,8 litros, por lo que el total resultaba absolutamente insuficiente.

Luego, agregó que la Junta de Vigilancia del río Pama había solicitado al Consejo de Ministros de la Comisión Nacional de Riego apoyo estatal para financiar la operación provisional del embalse e incorporar esos gastos a las obligaciones asociadas a la obra.

Explicó que, frente a esa solicitud, había propuesto otorgar el apoyo condicionado a la constitución de una reserva efectiva de agua en el embalse, destinada exclusivamente al abastecimiento de servicios sanitarios rurales.

Sostuvo que esa condición respondía a la necesidad de asegurar un volumen de agua suficiente para el consumo humano, considerando la vulnerabilidad de las comunidades y los incumplimientos anteriores.

En consecuencia, precisó que las facilidades de pago que pudieran otorgarse a la Junta de Vigilancia quedarían sujetas a esa reserva de agua.

El **Honorable Senador señor Celis** manifestó su preocupación por las interrupciones del abastecimiento de agua potable rural registradas durante los temporales de invierno y primavera en la Región de La Araucanía.

Señaló que aproximadamente 164 sistemas de agua potable rural carecían de equipos de respaldo para enfrentar fallas en el suministro eléctrico, lo que había provocado interrupciones del servicio en numerosas localidades durante las emergencias.

Indicó que el Gobierno Regional había proporcionado aproximadamente cuarenta o cincuenta equipos de respaldo, pero advirtió que continuaba existiendo una brecha significativa respecto de las necesidades totales.

En ese sentido, sostuvo que debía avanzarse hacia una cobertura que permitiera a los sistemas disponer de mecanismos alternativos para mantener sus operaciones cuando las instalaciones principales quedaran afectadas por inundaciones u otras contingencias.

Por último, solicitó conocer las medidas que contemplaba la Dirección de Obras Hidráulicas para abordar esa necesidad y fortalecer la continuidad del abastecimiento rural.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, planteó dos consultas sobre su región. En primer lugar, preguntó por los estudios de los embalses La Jaula y Longaví, en la Región del Maule, y cuándo se licitarían, pues no era lo mismo hacerlo a principios que a fines de año. Asimismo, consultó si se había considerado modificar la ubicación originalmente prevista para el embalse La Jaula.

Por otra parte, solicitó antecedentes sobre las obras de emergencia pendientes en el canal Cerrillos, en Talca, y sobre las medidas destinadas a abordar sus recurrentes desbordes, que afectaban sectores de la propia ciudad.

Luego, se refirió a la situación del río Mataquito y a los problemas de inundación registrados en localidades de la Región del Maule, y recordó que imágenes como las de las tragedias recientes ya se habían visto en esa región hace tres años.

En ese contexto, manifestó su preocupación en cuanto a que los problemas se trasladaban de un servicio a otro, entre ellos el Ministerio de

Bienes Nacionales y la Dirección de Obras Hidráulicas, y observó que no veía esa situación contemplada entre las defensas fluviales del presupuesto, pese a que se habían realizado estudios que no tuvieron continuidad.

Finalmente, solicitó conocer los antecedentes disponibles sobre esas iniciativas y las medidas previstas para darles continuidad.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó que la propuesta de reservar un volumen de agua del embalse Valle Hermoso no resolvía el problema fundamental que enfrentaban las comunidades rurales.

Explicó que, según los antecedentes proporcionados por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, los proyectos destinados a conducir agua desde el embalse hacia los servicios sanitarios rurales requerían acreditar jurídicamente la disponibilidad de los derechos de aprovechamiento.

Al respecto, indicó que las obras de conducción podían representar inversiones de entre 5.000 y 7.000 millones de pesos, debido a que algunas localidades se encontraban a quince o veinte kilómetros del embalse.

Reiteró que la Junta de Vigilancia del río Pama, cuyos integrantes eran los dueños del agua y a quienes calificó, en sus propios términos, como los latifundistas del sector, se negaba a entregar las acciones de agua e incumplía lo que el Estado había comprometido, cuestión que resultaba inaceptable.

Además, advirtió que la población estaba en riesgo de contraer enfermedades por falta de agua y que el agua trasladada en camiones aljibe no estaba llegando, porque los camiones no podían transitar desde que el puente que comunicaba Mariscal con Valle Hermoso había colapsado con las lluvias.

Sostuvo que, pese a que el embalse estaba lleno, las comunidades carecían de acceso vial y de agua, y que el Estado gastaría además cerca de 300 millones de pesos en operarlo, en beneficio de quienes incumplían sus compromisos con él.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, respondió a las consultas formuladas sobre los sistemas sanitarios rurales de La Araucanía y las obras hidráulicas de la Región del Maule.

En relación con las interrupciones del abastecimiento rural, aclaró que la principal necesidad detectada durante los temporales correspondía a disponer de generadores eléctricos de respaldo.

Explicó que las lluvias habían provocado daños importantes en las redes eléctricas de La Araucanía, tanto de distribución como de transmisión, lo que había prolongado la reposición del suministro, y que, en algunas situaciones, las propias empresas eléctricas habían proporcionado generadores para mantener el funcionamiento de los sistemas.

Frente a ello, informó que la Dirección de Obras Hidráulicas estaba desarrollando un programa de adquisición de generadores destinados a los servicios sanitarios rurales. Sin embargo, explicó que la entrega de esos equipos debía acompañarse de condiciones adecuadas de instalación, custodia y mantenimiento, puesto que experiencias anteriores habían demostrado que podían permanecer almacenados sin utilizarse o deteriorarse por falta de resguardo.

Por ello, indicó que la primera adquisición, por aproximadamente 800 millones de pesos, se concentraría en sistemas que ya contaran con instalaciones adecuadas para recibir y mantener operativos los generadores.

Añadió que se estaban considerando equipos de hasta aproximadamente 20 kVA de potencia y que el presupuesto de 2027 contemplaba recursos adicionales para continuar el programa, incorporando progresivamente soluciones que incluyeran suministro e instalación.

En cuanto al embalse La Jaula, aclaró que el proyecto había experimentado cambios de ubicación y denominación, pasando a identificarse como embalse Teno, y que tanto ese proyecto como el embalse Longaví se encontraban en etapa de estudios de factibilidad.

Respecto del canal Cerrillos, en Talca, señaló que la Dirección conocía las dificultades existentes y que había recibido un proyecto integral elaborado por una inmobiliaria que desarrollaba una iniciativa en el sector. Explicó que ese proyecto incorporaba obras relacionadas con el canal y que los equipos técnicos estaban examinando sus antecedentes para determinar si podían utilizarse como base para una intervención financiada por el Ministerio.

Agregó que existía un compromiso del Ministro y del Presidente de la República de ejecutar esas obras para evitar la emergencia, y que el diseño recibido permitía partir sobre una base avanzada.

En relación con el río Mataquito, informó que el Instituto Nacional de Hidráulica había concluido un estudio sobre las alternativas de intervención destinadas a reducir las inundaciones.

Explicó que sus resultados no eran alentadores, puesto que las obras de encauzamiento, rebaja del lecho o eliminación de determinadas

barreras hidráulicas no modificaban significativamente las condiciones de inundación de la localidad afectada. Como ejemplo, señaló que algunas de esas intervenciones permitirían reducir la altura del agua en aproximadamente diez centímetros, disminución que resultaba insuficiente para resolver el problema.

Añadió que la construcción de pretiles tampoco constituía necesariamente una solución integral, debido a que existían otras quebradas y vías de escurrimiento capaces de inundar la localidad desde sectores diferentes.

Por lo tanto, sostuvo que se trataba de una situación compleja que requería considerar alternativas de planificación territorial y urbanística, además de intervenciones de ingeniería hidráulica.

Mencionó que algunas instalaciones estratégicas, como el hospital, se estaban trasladando a zonas no inundables mientras se buscaba una solución, debido a que la localidad se emplazaba en un lugar muy desfavorable.

En efecto, explicó que un muro de siete kilómetros, con esclusas y sistemas de elevación para evacuar las aguas lluvias, tendría un costo muy elevado y probablemente no alcanzaría rentabilidad con los métodos tradicionales de evaluación.

Mientras se estudiaban alternativas más integrales, informó que se continuaría desarrollando labores de conservación, incluyendo la remoción de islas y acumulaciones de material dentro del río, trabajos que, según indicó, habían contribuido a disminuir los problemas durante la temporada reciente.

A continuación, retomó la situación del embalse Valle Hermoso y reconoció que la reserva de agua propuesta no resolvía completamente la dificultad jurídica planteada por el Senador señor Núñez.

Sin embargo, reiteró que las cuarenta acciones comprometidas originalmente tampoco aseguraban un caudal suficiente para satisfacer las necesidades de las comunidades.

Por ello, se comprometió a efectuar gestiones ante el Ministerio de Desarrollo Social y Familia para examinar si la reserva obligatoria de agua podía constituir una garantía suficiente para permitir la evaluación y financiamiento de las obras de distribución.

Añadió que otra alternativa consistía en expropiar derechos de aprovechamiento de aguas, aunque advirtió que esa vía presentaba mayores complejidades.

El **Honorable Senador señor Núñez** discrepó de la apreciación sobre las dificultades que implicaría expropiar derechos de aprovechamiento de aguas para garantizar el consumo humano.

Sostuvo que el Estado disponía de herramientas legales para recurrir a la expropiación y mencionó las modificaciones introducidas al Código de Aguas.

Consultó por qué esa facultad no podía utilizarse para asegurar el abastecimiento de las comunidades beneficiarias del embalse Valle Hermoso.

Como antecedente, recordó que, dos años antes, se habían expropiado terrenos de una familia muy importante del país para habilitar el acceso público a la caleta de pescadores Huentelauquén, mediante un procedimiento que comprendió negociaciones con la familia, la intervención de peritos del Ministerio de Obras Públicas y el pago correspondiente, lo que permitió construir un camino de acceso.

Planteó que, si el Estado había podido expropiar terrenos para garantizar el acceso a una caleta, también debía estudiar seriamente la posibilidad de expropiar derechos de agua para asegurar el consumo humano.

Por otra parte, recalcó que el embalse había sido financiado con una inversión pública considerable y que los privados beneficiarios asumirían solamente una parte de su costo, conforme al régimen legal de financiamiento de obras de riego, en que el Estado subsidiaba aproximadamente el 80% de la inversión y los beneficiarios privados pagaban el 20% restante.

Además, advirtió que, incluso respecto de esa proporción, podían surgir solicitudes posteriores de facilidades o condonaciones, como había ocurrido en otras experiencias de infraestructura de riego.

Sostuvo que, después de más de doce años de gestiones sin resultados satisfactorios, no correspondía continuar postergando una solución para las comunidades.

Finalmente, reiteró que la única fórmula sería recurrir a la justicia, porque el Estado no podía eludir su responsabilidad cuando contaba con instrumentos legales, y preguntó cuánto costaría expropiar cuarenta acciones de agua en un embalse que, estimó, tendría alrededor de 3.000 o 4.000 acciones.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, aclaró que no había sostenido que la expropiación de derechos de aprovechamiento de aguas fuera jurídicamente imposible, sino que su aplicación presentaba dificultades técnicas y administrativas.

Explicó que, en los proyectos viales, la expropiación se realizaba sobre terrenos identificados mediante un trazado definido, lo que permitía determinar con precisión qué propiedades debían afectarse.

En cambio, en materia de derechos de agua, podía existir una gran cantidad de titulares, lo que obligaba a definir a quiénes se expropiarían los derechos necesarios y en qué proporción. Consultó retóricamente si correspondería expropiar una cuota de los derechos de numerosos titulares para alcanzar el volumen requerido.

Por eso, sostuvo que esa determinación hacía más complejo el procedimiento, sin impedir necesariamente su utilización.

Finalmente, reiteró su compromiso de abordar la situación del embalse Valle Hermoso y de buscar una solución que permitiera asegurar el abastecimiento rural, considerando también los antecedentes técnicos y jurídicos que pudiera proporcionar la Dirección General de Aguas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, retomó sus consultas sobre las obras hidráulicas de la Región del Maule y mencionó adicionalmente la situación del sector de Guaiquillo, en Curicó, respecto del cual solicitó conocer las intervenciones previstas.

A continuación, expresó su preocupación por las inundaciones que afectaban a Licantén y Hualañé, localidades ribereñas del río Mataquito. Señaló que Hualañé era un pueblo agrícola y que, con los recursos del royalty minero, la alcaldesa había adquirido un bote Zodiac para entregarlo a Bomberos.

En relación con lo planteado por el Director, reconoció que las condiciones de emplazamiento de determinadas viviendas e instalaciones constituían un factor relevante en la exposición a las inundaciones, pero sostuvo que ello no podía significar renunciar a buscar soluciones.

Recordó que Licantén se había inundado completamente cuatro veces en cuarenta años, dos de ellas en los últimos tres años, ambas en 2023.

En ese sentido, manifestó que los avances en ingeniería, investigación científica y herramientas tecnológicas debían permitir examinar nuevas alternativas para disminuir los riesgos.

Sostuvo que no resultaba aceptable que las comunidades debieran enfrentar permanentemente la incertidumbre de nuevas inundaciones sin perspectivas concretas de protección.

En relación con el embalse Valle Hermoso, compartió la preocupación del Senador señor Núñez y recordó que la legislación contemplaba mecanismos de expropiación.

Planteó que correspondía evaluar su factibilidad efectiva, los recursos necesarios para indemnizar a los titulares y la disponibilidad presupuestaria para adoptar esa medida.

Sostuvo que las dificultades técnicas o jurídicas no debían impedir que los organismos responsables exploraran soluciones concretas.

Finalmente, consultó al Ministro de Obras Públicas por las obras de prevención y control aluvional previstas para la Región Metropolitana de Santiago, especialmente después de las emergencias recientes. Mencionó las situaciones ocurridas en quebrada Honda y las informaciones públicas sobre eventuales obstrucciones de infraestructura de evacuación.

Solicitó conocer la evaluación del Ministerio sobre las causas y características de los daños, así como los proyectos preventivos que pudieran incorporarse a la cartera de la Dirección de Obras Hidráulicas.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, explicó que la Dirección de Obras Hidráulicas llevaba varias décadas desarrollando infraestructura destinada a contener y mitigar los efectos de remociones en masa y aluviones en quebradas. Señaló que esas inversiones habían sido ejecutadas progresivamente por distintas administraciones y que constituían un trabajo permanente de prevención de riesgos.

En relación con quebrada Honda, explicó que la infraestructura de evacuación existente en su llegada a avenida Plaza comprendía dos aberturas de aproximadamente dos metros de altura y entre 1,6 y 1,8 metros de ancho. Indicó que esas estructuras se encontraban despejadas antes del evento, conforme a las labores habituales de mantenimiento de la Dirección de Obras Hidráulicas.

Sin embargo, señaló que el aluvión había movilizado un volumen extraordinario de material, estimado preliminarmente en aproximadamente 300.000 metros cúbicos.

Para dimensionar esa magnitud, explicó que un conjunto habitual de tres barreras dinámicas instaladas en una quebrada podía retener aproximadamente 15.000 metros cúbicos, equivalentes a cerca del 5% del material movilizado durante el evento de quebrada Honda.

Añadió que el Ministerio continuaba desarrollando proyectos de piscinas aluvionales y sistemas de barreras dinámicas en distintas quebradas de la Región Metropolitana de Santiago.

Destacó que las obras existentes en varias quebradas de Santiago habían sido de gran ayuda y que, a su juicio, habían permitido salvar vidas, lo que motivaba a seguir avanzando.

Finalmente, señaló que los desafíos del país no se limitaban a las catástrofes climáticas, pues era un país sísmico que enfrentaba tsunamis y marejadas, y que el desafío consistía en seguir avanzando con el único objetivo de proteger la vida de las personas.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, complementó los antecedentes proporcionados por el Ministro. Explicó que el caudal generado durante las precipitaciones había superado ampliamente la capacidad de conducción de la alcantarilla existente en quebrada Honda, y precisó que la magnitud exacta de esa diferencia dependía de la metodología utilizada para estimar los caudales, por lo que evitó proporcionar una cifra definitiva.

Sin embargo, sostuvo que, incluso si la alcantarilla hubiera mantenido su capacidad de conducción sin obstrucciones, el volumen de agua habría excedido esa infraestructura y seguido el curso natural de la quebrada, correspondiente al trazado de calle General Blanche.

Informó que la Dirección de Obras Hidráulicas estaba evaluando sistemas de protección adicionales tanto en quebrada Honda como en otros sectores expuestos a riesgos semejantes.

Al respecto, indicó que el Ministro había efectuado el día anterior un sobrevuelo de siete quebradas para examinar su estado.

Añadió que se disponía de recursos adicionales para ejecutar obras de contención y de resguardo en distintas quebradas, tanto de la Región Metropolitana de Santiago como de otras regiones.

En ese sentido, destacó que uno de los factores relevantes para priorizar futuras intervenciones era la existencia de incendios forestales previos en las cuencas, porque la pérdida de cobertura vegetal y las alteraciones del suelo podían aumentar los riesgos de escurrimiento y remoción de material durante precipitaciones intensas.

Por ello, señaló que se estaban examinando las quebradas donde se habían producido incendios, como los de Ñuble del año anterior, para concentrar en ellas la revisión dentro de las miles de quebradas del país.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por el monto de los recursos adicionales disponibles para desarrollar nuevas obras de prevención y control aluvional.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, explicó que estaba próxima la instalación de las mallas dinámicas en quebrada Honda, en virtud de un convenio con la Municipalidad de Las Condes que, como lo había señalado la alcaldesa, correspondía a una deuda de la Municipalidad con el Ministerio. Indicó que las mallas que se estaban instalando ese fin de semana se financiaban con parte de esa deuda.

Precisó que se habían considerado aproximadamente 1.000 millones de pesos para esas intervenciones y que el costo de las barreras previstas alcanzaba cerca de 670 millones de pesos.

Por otra parte, señaló que existían saldos pendientes de determinar y estimó que podría disponerse de aproximadamente otros 1.000 millones de pesos vinculados con el convenio para abordar nuevas obras.

No obstante, aclaró que todavía debían revisarse los montos definitivos, las condiciones financieras aplicables y las iniciativas en las cuales podían utilizarse esos recursos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, preguntó si había recursos semejantes para las demás regiones.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, aclaró que los recursos mencionados tenían un origen extraordinario y específico, vinculado con una resolución judicial y con el convenio correspondiente.

Precisó que su eventual utilización no reemplazaba las gestiones que el Ministerio pudiera desarrollar para obtener recursos fiscales adicionales destinados a obras de prevención en distintas regiones.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, inició posteriormente la exposición del presupuesto de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales para 2027.

Explicó que el subtítulo 21, gastos en personal, mantenía un presupuesto de continuidad, con variaciones menores asociadas al reajuste.

Indicó que el subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, también mantenía sus recursos, al igual que las transferencias corrientes destinadas a apoyar el funcionamiento institucional.

En cuanto al subtítulo 31, iniciativas de inversión, informó que el presupuesto aumentaba desde aproximadamente 281.285 millones de pesos en 2026 hasta 289.390 millones en 2027, lo que representaba un incremento de 2,9%.

Asimismo, mencionó las obligaciones de servicio de la deuda asociadas a un crédito del Banco Mundial, por aproximadamente 5.765 millones de pesos para 2027.

Precisó que el presupuesto total de la Subdirección aumentaba aproximadamente 11.452 millones de pesos respecto del ejercicio anterior.

A continuación, explicó la distribución de las iniciativas de inversión, que contemplaba aproximadamente 3.217 millones de pesos para conservaciones, 2.989 millones para estudios básicos, 108.559 millones para mejoramientos y ampliaciones, y 132.434 millones para nuevas instalaciones.

Agregó que otros 42.191 millones de pesos se encontraban destinados a conservaciones, mejoramientos, ampliaciones y nuevas instalaciones, cuya distribución específica se definiría posteriormente.

Al respecto, destacó que determinadas obras de conservación, mejoramiento y ampliación podían ejecutarse sin obtener una recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, conforme a las condiciones previstas en la glosa presupuestaria aplicable. Explicó que esa facultad requería utilizar metodologías de evaluación equivalentes a las establecidas por dicho Ministerio, con el propósito de asegurar un uso adecuado de los recursos fiscales.

En consecuencia, sostuvo que ese mecanismo permitía agilizar una proporción importante de los proyectos, especialmente aquellos destinados a recuperar, mejorar o ampliar infraestructura existente.

En relación con la cobertura nacional, informó que existían aproximadamente 2.500 organizaciones de servicios sanitarios rurales, con 808.107 arranques y una población beneficiaria estimada de 2.505.276 habitantes.

Respecto de las localidades semiconcentradas, indicó que se habían identificado 665, de las cuales 386 ya contaban con sistemas terminados, equivalentes al 58%.

Para 2027, señaló que se contemplaba finalizar treinta iniciativas de mejoramiento o ampliación y dieciocho instalaciones de nuevos sistemas sanitarios rurales.

Añadió que se mantendrían programas de conservación de sistemas existentes, destinados a asegurar la calidad, cantidad y continuidad del abastecimiento.

Posteriormente, abordó los desafíos de implementación de la ley Nº 20.998, que regula los servicios sanitarios rurales.

Explicó que se continuaría fortaleciendo la estructura institucional de la Subdirección mediante capacidades técnicas, equipamiento, vehículos y otros recursos necesarios para desarrollar sus funciones.

Informó que el Registro de Operadores contaba con 2.294 organizaciones inscritas y que se mantenía el funcionamiento de los consejos consultivos nacionales y regionales, mediante sesiones periódicas.

En materia de asesoría y asistencia, señaló que se proyectaban más de 7.500 visitas anuales, desarrolladas por equipos que incluían profesionales de electromecánica, trabajo social, contabilidad y asesoría jurídica.

Agregó que se continuarían efectuando talleres y capacitaciones dirigidos a las organizaciones, especialmente sobre liderazgo de mujeres, tratamiento de aguas, saneamiento, gestión contable y alfabetización digital.

Por otra parte, destacó el desarrollo de convenios de colaboración con otras instituciones públicas, entre ellas el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Ministerio de Bienes Nacionales y la Dirección de Vialidad.

Se refirió especialmente a un convenio suscrito con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, destinado a coordinar los proyectos habitacionales con las inversiones en servicios sanitarios rurales.

Explicó que existían situaciones en que los proyectos de viviendas sociales avanzaban más rápidamente que las obras necesarias para proporcionarles agua potable. Más aún, indicó que, en algunos casos, los conjuntos habitacionales se encontraban construidos, pero no podían ser habitados porque los sistemas rurales carecían de capacidad suficiente o todavía no se habían concluido sus ampliaciones.

Sostuvo que el convenio buscaba superar esas dificultades mediante una planificación conjunta y el intercambio de información sobre las respectivas carteras de inversión. En ese sentido, precisó que el objetivo consistía en que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo conociera oportunamente las zonas donde se desarrollarían inversiones sanitarias y que la Subdirección pudiera anticipar los requerimientos de los futuros proyectos habitacionales.

Añadió que se estaba proponiendo incorporar en la reforma de la legislación de servicios sanitarios rurales una disposición que facilitara la emisión de factibilidades para viviendas sociales. En concreto, explicó que determinados sistemas no tenían capacidad para contratar el informe técnico de ingeniería que exigen las factibilidades, por lo que la propuesta permitía que la Subdirección emitiera la factibilidad de las viviendas sociales y que, si faltaba el informe técnico, el propio Ministerio de Vivienda y Urbanismo lo desarrollara y financiara. Añadió que ese acuerdo ya estaba suscrito.

Con ello, sostuvo que esa coordinación permitiría agilizar los procedimientos y reducir los retrasos en la entrega de viviendas sociales.

Posteriormente, informó que las dieciocho nuevas instalaciones de sistemas semiconcentrados proyectadas para concluir durante 2027 permitirían incorporar aproximadamente 3.087 nuevos arranques, en beneficio de 11.691 personas.

Del mismo modo, indicó que los treinta proyectos de ampliación y mejoramiento contemplaban aproximadamente 9.000 arranques, asociados al abastecimiento de cerca de 28.000 habitantes.

Enseguida, presentó la distribución regional de los recursos y explicó que esta se encontraba estrechamente vinculada con la cantidad de sistemas existentes y las necesidades de ampliación y mejoramiento.

Precisó que algunas regiones, como Antofagasta y Magallanes, registraban inversiones comparativamente menores debido a su baja densidad poblacional y al número reducido de sistemas rurales.

Añadió que la programación también contemplaba recursos interregionales para estudios y diagnósticos, especialmente en materia de saneamiento.

Entre las iniciativas relevantes, destacó el proyecto de Melinka, en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo. Explicó que se trataba de una inversión de elevado costo debido a las dificultades de construir infraestructura sanitaria en una localidad insular y aislada.

Indicó que se estaba revisando la eficiencia de la solución, para verificar el cumplimiento de las reglas del Ministerio de Desarrollo Social y Familia que la Subdirección aplicaba en los proyectos que ejecutaba sin su recomendación, y que era probable que el problema de Melinka se resolviera con una solución algo menos costosa que la considerada.

Como referencia, señaló que el costo promedio nacional de determinadas obras de mejoramiento alcanzaba aproximadamente entre

ocho y nueve millones de pesos por arranque, mientras que en Melinka la inversión estimada llegaba a cerca de 35 millones de pesos por arranque, diferencia que respondía, en parte importante, a las condiciones geográficas y logísticas del territorio.

Finalmente, se refirió a la situación de Islas Huichas y señaló que, según los antecedentes de la Dirección, el sistema de desalación se encontraba operativo.

Indicó que no disponía de información que confirmara un déficit actual de abastecimiento y que se estaban desarrollando acciones de preparación para la temporada estival.

Destacó la instalación de paneles fotovoltaicos destinados a fortalecer el suministro energético del sistema y disminuir la dependencia del combustible transportado hasta la isla.

El **Honorable Senador señor Calisto** recordó que en la Región de Aysén cerca de cincuenta comunidades dependían del agua potable rural, y valoró el proyecto de Melinka, que estaba por licitarse y permitiría que una comuna completa contara con agua potable.

Explicó que la situación actual de Melinka era lamentable, pues al abrir la llave el agua salía turbia. Manifestó que la ejecución del nuevo proyecto podía modificar significativamente las condiciones de abastecimiento de la comunidad.

Respecto de Islas Huichas, advirtió que habitantes del sector le habían informado sobre el riesgo de enfrentar un déficit de agua durante los meses siguientes, particularmente en verano, preocupación que transmitía para que las autoridades pudieran anticipar las medidas necesarias, aun cuando el sistema se encontrara funcionando en ese momento.

En relación con el presupuesto regional, destacó que la propuesta contemplaba inversiones cercanas a 21.000 millones de pesos y mencionó nueve proyectos priorizados para distintas localidades, entre ellas Puyuhuapi, La Junta, Alto Baguales, Puerto Guadal, Río Claro, Seis Lagunas, Salto Chico y La Chilenita.

Sin embargo, manifestó su preocupación porque varias iniciativas todavía no contaban con recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Explicó que, según antecedentes proporcionados por las autoridades regionales, los proyectos estaban siendo tramitados y requerían levantar observaciones técnicas para obtener su aprobación.

En ese contexto, consultó si la Subdirección disponía de profesionales suficientes para responder oportunamente esas observaciones y completar la tramitación.

Advirtió que podía producirse una situación en que los recursos estuvieran priorizados presupuestariamente, pero las obras no pudieran ejecutarse por falta de recomendación satisfactoria.

Asimismo, consultó si los proyectos de mejoramiento requerían necesariamente esa evaluación, distinguiéndolos de las nuevas instalaciones.

Por otra parte, abordó las dificultades que, según indicó, habían surgido después de restringirse determinados convenios con instituciones privadas, a raíz de las medidas adoptadas tras las controversias sobre transferencias de recursos a fundaciones.

Explicó que anteriormente se habían celebrado convenios con empresas sanitarias para prestar asistencia técnica y levantar observaciones de proyectos rurales, mecanismo que había permitido avanzar con mayor rapidez debido a la experiencia técnica de las empresas.

Sin embargo, señaló que, al suspenderse o limitarse esos convenios, parte de las tareas había pasado a desarrollarse mediante universidades, modalidad que, según su apreciación, había generado retrasos importantes.

Consultó si el Ministerio estaba examinando con el Ministerio de Hacienda la posibilidad de restablecer convenios con instituciones privadas que contaran con capacidades técnicas para apoyar la tramitación de los proyectos.

En ese sentido, afirmó que las restricciones habían afectado la cantidad de iniciativas que lograban avanzar hasta su ejecución, mencionando como referencia períodos en que se habían desarrollado veintiún proyectos frente a otros en que solamente habían avanzado cuatro.

Aclaró que no atribuía esas diferencias exclusivamente a la gestión de una administración determinada.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, respondió que el proyecto de Melinka contemplaba una inversión aproximada de 16.000 millones de pesos, lo que explicaba su peso significativo dentro de la programación regional.

Indicó que se estaba revisando la solución técnica con el propósito de optimizar los recursos necesarios, manteniendo la capacidad de resolver los problemas de calidad y cantidad de agua potable.

Sin embargo, reconoció que, tratándose de una localidad insular, podía resultar conveniente ejecutar una solución definitiva de mayor alcance, aun cuando representara una inversión elevada, para evitar posteriores intervenciones y nuevos costos de construcción.

Explicó que el proyecto también consideraba reforzar la fuente de abastecimiento mediante una laguna ubicada aproximadamente a dieciséis kilómetros de la localidad.

Respecto de los procedimientos de evaluación, señaló que la Subdirección procuraría fortalecer la ejecución de obras de conservación, mejoramiento y ampliación mediante los mecanismos que permitían avanzar sin requerir una recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Sostuvo que esa alternativa posibilitaba atender numerosas necesidades mientras continuaba la tramitación de los proyectos que sí debían someterse al Sistema Nacional de Inversiones.

En relación con los convenios con empresas sanitarias, reconoció que se trataba de una materia compleja y que estaba siendo examinada desde hacía tiempo. Explicó que el Ministerio había propuesto incorporar una habilitación para esos convenios en el proyecto de modificación de la legislación de servicios sanitarios rurales.

Sin embargo, advirtió que la tramitación parlamentaria podía prolongarse debido a la cantidad de indicaciones pendientes.

Por ello, informó que se estaba proponiendo una glosa en el proyecto de Ley de Presupuestos para 2027 que permitiera contratar apoyo técnico de empresas sanitarias.

Añadió que el Ministerio mantenía conversaciones con integrantes de la Comisión de Recursos Hídricos, Desertificación y Sequía del Senado, entre ellos el Senador señor Celis, para encontrar una redacción que proporcionara garantías a los parlamentarios y a las federaciones de servicios sanitarios rurales. Precisó que el objetivo consistía en incorporar una herramienta adicional para fortalecer las capacidades de la Subdirección, evitando condiciones que pudieran dar lugar a una utilización inadecuada de los recursos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, retomó su inquietud sobre la glosa presupuestaria relativa a la contratación de empresas sanitarias.

Observó que esa materia se encontraba actualmente sometida a discusión en un proyecto de modificación de la ley Nº 20.998, que regula los servicios sanitarios rurales. Consultó si el Ministerio pretendía resolverla mediante una disposición de la Ley de Presupuestos, antes de que concluyera la tramitación de la reforma sectorial.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, confirmó que esa era la alternativa propuesta por el Ministerio.

Explicó que las indicaciones al proyecto de reforma eran del orden de doscientas, por lo que estimaba que su tramitación sería prolongada.

Sostuvo que la contratación de asistencia técnica constituía una necesidad urgente para el funcionamiento de los servicios sanitarios rurales. Por ello, consideró que la Ley de Presupuestos, aun cuando tenía vigencia anual, podía permitir avanzar mediante una fórmula acordada entre el Ejecutivo y los parlamentarios.

Manifestó que alcanzar un acuerdo sobre la redacción de la glosa también podía contribuir a facilitar posteriormente la discusión de la reforma legislativa.

El **Honorable Senador señor De Urresti** formuló diversas consultas sobre los programas de apoyo a los servicios sanitarios rurales, especialmente en la Región de Los Ríos.

En primer término, se refirió a la denominada “glosa hídrica”, incorporada en un ejercicio presupuestario anterior mediante una iniciativa respaldada transversalmente por parlamentarios y autoridades regionales.

Explicó que esa disposición permitía utilizar recursos de los gobiernos regionales para atender necesidades urgentes y de menor cuantía de los sistemas de agua potable rural, como la reposición de bombas, tableros eléctricos y otros componentes. Indicó que numerosas intervenciones requerían montos inferiores a cinco o seis millones de pesos, pero que, ante la falta de mecanismos expeditos, las comunidades debían recurrir a actividades de recaudación o aportes extraordinarios para financiarlas.

En la práctica, sostuvo que la glosa había permitido proporcionar apoyo en determinadas situaciones, aunque reconoció que su implementación no había alcanzado toda la cobertura esperada.

Consultó si el Ministerio contemplaba mantener o replicar ese mecanismo durante 2027, con el propósito de evitar que la Dirección de Obras Hidráulicas y la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales debieran atender directamente todas las reparaciones menores.

En segundo término, consultó por la continuidad del Plan Buen Vivir, que había permitido financiar proyectos de agua potable rural y otras intervenciones en territorios con importante presencia de comunidades indígenas. Destacó que ese programa había contribuido a complementar recursos para iniciativas de servicios sanitarios rurales en la zona sur.

Solicitó conocer cómo se encontraba reflejado su financiamiento en la propuesta presupuestaria de 2027, especialmente respecto de la Región de Los Ríos.

En tercer lugar, valoró que los proyectos de conservación, ampliación y mejoramiento no requirieran recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, y recordó que un exministro había dispuesto lo contrario, exigiendo esa recomendación para todos los proyectos, lo que complejizó su tramitación.

Sostuvo que la aplicación de procedimientos más expeditos resultaba especialmente importante debido al crecimiento de numerosas localidades rurales, particularmente después de la pandemia, que había incrementado la demanda sobre los sistemas existentes.

A continuación, formuló consultas sobre proyectos específicos de la Región de Los Ríos. Mencionó el sistema sanitario rural Ustaritz, en la comuna de Los Lagos, respecto del cual se había desarrollado un diseño de ampliación y mejoramiento hacia el sector de Pucono.

Al respecto, explicó que ese estudio se había realizado mediante un convenio con la Universidad de Talca y que recientemente se había efectuado la entrega de su informe final.

Consultó por qué la ampliación no aparecía identificada en la cartera de inversiones examinada y solicitó conocer las etapas previstas para continuar su tramitación.

Asimismo, se refirió al proyecto de servicio sanitario rural Ruta 5 Sur, Paillaco, respecto del cual observó una aparente duplicidad en la nómina de iniciativas.

Precisó que el proyecto aparecía en el número 99 de la nómina de la Región de Los Ríos como diseño y en el número 120 como construcción, por lo que solicitó aclarar esa duplicidad, y confirmar si se ejecutaría en 2027. Explicó que la iniciativa comprendía la integración de tres sistemas rurales y que el sistema original de Ruta 5 Sur disponía de la fuente de abastecimiento.

Finalmente, reiteró su solicitud de información sobre la continuidad del Plan Buen Vivir, la glosa hídrica y los proyectos específicos mencionados, así como sobre los convenios de colaboración con universidades para desarrollar estudios y diseños.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, explicó que la denominada “glosa hídrica” correspondía al ámbito presupuestario de los gobiernos regionales, por lo que su continuidad debía examinarse dentro de las disposiciones aplicables a esas instituciones.

Sin perjuicio de ello, informó que la Dirección de Obras Hidráulicas estaba trabajando con el Ministerio del Interior para desarrollar mecanismos que permitieran atender con mayor rapidez las emergencias de los sistemas sanitarios rurales. Señaló que ese Ministerio tenía el desafío de reducir el gasto en camiones aljibe y que una forma de lograrlo era atender rápidamente las emergencias, por lo que tenía un incentivo para colaborar.

Respecto del Plan Buen Vivir, explicó que no figuraba en esa presentación porque lo financiaba la Dirección General de Obras Públicas, que seguramente lo expondría al presentar su presupuesto. Indicó que el programa continuaba desarrollándose y reconoció que sus distintas modalidades de ejecución habían tenido resultados diversos.

En relación con los proyectos Ustaritz y Ruta 5 Sur, manifestó que se revisarían sus antecedentes para proporcionar una respuesta específica.

Explicó que la existencia de asignaciones para diseño y ejecución durante un mismo año podía obedecer a que un proyecto se encontraba concluyendo sus estudios y, simultáneamente, se había previsto financiar el inicio de su construcción. Sin embargo, aclaró que correspondía verificar la situación concreta de las iniciativas consultadas antes de confirmar esa explicación.

El **Honorable Senador señor Calisto** solicitó precisar el alcance de la excepción que permitía ejecutar determinadas iniciativas de servicios sanitarios rurales sin recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Consultó específicamente si la exención comprendía solamente las conservaciones o si también se aplicaba a los proyectos de mejoramiento, ampliación y construcción.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, aclaró que las nuevas instalaciones requerían recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, mientras que las conservaciones, mejoramientos y ampliaciones podían acogerse a la exención contemplada en la glosa presupuestaria aplicable. Precisó que esa facultad debía ejercerse conforme a las condiciones y metodologías establecidas para asegurar la correcta evaluación de las iniciativas.

El **Honorable Senador señor Calisto** valoró la aclaración y destacó que la posibilidad de ejecutar mejoramientos y ampliaciones sin requerir recomendación satisfactoria constituía una alternativa favorable para agilizar los proyectos rurales.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, reiteró las observaciones transmitidas por las federaciones de servicios sanitarios rurales sobre una eventual disminución de la dotación de personal y de los recursos para estudios. Recordó que las organizaciones habían planteado una reducción de 61,8% en los fondos destinados a preparar nuevos proyectos y habían solicitado aclaraciones sobre el financiamiento de las actividades de asesoría, capacitación, saneamiento y atención de emergencias.

Solicitó al Director Nacional de Obras Hidráulicas que explicara esas variaciones y precisara si el presupuesto permitía mantener las capacidades necesarias para atender a los comités rurales.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, sostuvo que, como se había visto en la presentación, las transferencias y las iniciativas de inversión eran similares a las de 2026, por lo que no había disminución de recursos en ninguna de esas partidas ni ítems, y que los estudios formaban parte de las iniciativas de inversión.

Por ello, solicitó conocer el origen y detalle de las cifras mencionadas por las federaciones, puesto que, según su revisión, no se observaba una reducción de la magnitud indicada.

En cuanto a la dotación, señaló que el gasto en personal aumentaba aproximadamente desde 16.700 millones hasta 16.900 millones de pesos, lo que permitía sostener el funcionamiento institucional. Agregó que el financiamiento de continuidad también contemplaba las actividades habituales de capacitación, talleres, visitas a terreno, asesoría y asistencia técnica.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si el financiamiento de nuevos proyectos se encontraba igualmente contemplado en el presupuesto.

El **Director Nacional de Obras Hidráulicas, señor Arnaldo Recabarren**, confirmó que los recursos correspondientes se encontraban comprendidos en el subtítulo 31, iniciativas de inversión.

- - -

En una sesión posterior el **Honorable Senador señor Núñez** solicitó dejar pendiente lo relativo a la administración del embalse Valle Hermoso, en la Dirección de Obras Hidráulicas. Recordó que, al aprobarse ese embalse en la Comisión Nacional de Riego en 2012, se estableció la cesión al Estado de 40 acciones de agua de la Junta de Vigilancia del río Pama, para abastecer a los sistemas de agua potable rural, y que, transcurridos 14 años, esas acciones aún no se habrían entregado. Por ello, anunció que presentaría una indicación para exigir esa entrega como condición mínima, considerando que, además de los 81 millones de dólares que había costado su construcción, se contemplaban 300 millones para su administración.

\- - -

- Sometido a votación el Programa 03 “Dirección de Obras Hidráulicas” del Capítulo 02, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 04
Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 2.186.346.987, lo que implica una variación total de 10,0%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, inició la presentación de los programas presupuestarios de la Dirección de Vialidad correspondientes a la Partida 12, capítulo 02, programas 04, 24 y 34, del proyecto de Ley de Presupuestos para el año 2027.

Explicó que el presupuesto del servicio se distribuía en tres programas. El primero, denominado Vialidad Tradicional, correspondiente al programa 04, contemplaba principalmente recursos de continuidad en sus distintos subtítulos, con excepción del subtítulo 31, iniciativas de inversión, que registraba un incremento de 10,6% respecto de 2026.

Precisó que ese aumento obedecía fundamentalmente a los recursos incorporados para el plan de empleo, cuyo financiamiento se concentraba en el subtítulo de iniciativas de inversión.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por la base de comparación utilizada para determinar el incremento presupuestario y preguntó cómo se relacionaba con los recursos disponibles antes de las rebajas efectuadas en ejercicios anteriores.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, aclaró que el incremento señalado se calculaba respecto del presupuesto vigente de 2026, considerando la Ley de Presupuestos, el reajuste, las leyes especiales y los ajustes presupuestarios correspondientes.

Posteriormente, explicó que el programa 24, Administración de Infraestructura, mantenía un presupuesto de continuidad, sin variaciones significativas. Indicó que comprendía las funciones relacionadas con la administración de plazas de peaje, estaciones de pesaje, túneles y otras instalaciones de la red vial.

En cuanto al programa 34, Conservaciones por Administración Directa, precisó que comprendía los trabajos efectuados con maquinaria y funcionarios propios de la Dirección de Vialidad. Señaló que el subtítulo 31 presentaba una disminución de 13,6%, asociada a una redistribución de recursos hacia el subtítulo 29, adquisición de activos no financieros.

Explicó que ese incremento permitiría adquirir equipamiento e infraestructura modular, como pasarelas, puentes mecano y puentes de vigas de alma llena, además de mejorar la eficiencia y eficacia de las operaciones de administración directa, considerando las necesidades específicas de la red vial de cada región.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó su preocupación por la disminución de 13,6% en las iniciativas de inversión correspondientes a la administración directa de Vialidad.

Sostuvo que esa modalidad de ejecución desempeñaba una función especialmente relevante durante las emergencias, cuando existía una alta demanda de maquinaria y las empresas privadas no siempre disponían de capacidad para atender oportunamente los requerimientos. Agregó que las licitaciones podían demorar demasiado y que, en determinadas comunas interiores, las empresas no tenían incentivos económicos suficientes para desplazarse a ejecutar obras. Como ejemplo, indicó que en la Región de Coquimbo algunas empresas preferían desarrollar trabajos en La Serena, Coquimbo u Ovalle, en lugar de trasladarse a localidades más apartadas, como Canela o La Higuera, debido a los mayores costos involucrados.

Explicó que, frente a esas dificultades, la administración directa permitía al Ministerio de Obras Públicas intervenir con mayor rapidez y

resolver situaciones que no podían esperar los plazos habituales de contratación.

Reconoció que mantener esas capacidades requería inversiones importantes en maquinaria, vehículos, mantenimiento y personal, así como condiciones adecuadas para los funcionarios que debían permanecer varios días en terreno.

En atención a las emergencias registradas durante 2026, sostuvo que las capacidades de administración directa debían fortalecerse para el año siguiente, aun cuando esperaba que no se repitieran fenómenos de similar magnitud.

Propuso examinar la distribución de esos recursos por región, considerando que algunas podían requerir mantener sus capacidades y otras necesitaban incrementarlas. En particular, estimó que la Región de Coquimbo necesitaría mayores recursos para la administración directa durante 2027, atendidas las obras de reconstrucción y reparación pendientes.

Advirtió que, incluso con los esfuerzos del Ministerio, determinadas obras difícilmente atraerían ofertas privadas, lo que podía obligar a repetir licitaciones y postergar las soluciones durante varios meses. Recalcó que disponer de equipos propios permitiría atender oportunamente esas necesidades.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, aclaró que la disminución del subtítulo 31 no significaba una reducción de las capacidades operativas de la administración directa. Explicó que los recursos destinados al mantenimiento de la maquinaria se financiaban principalmente mediante el subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, mientras que las asignaciones para personal se mantenían. Precisó que el subtítulo 31 financiaba principalmente insumos utilizados en terreno, como áridos, asfalto y combustible para la maquinaria. Por su parte, el incremento del subtítulo 29 permitía adquirir elementos de infraestructura y equipamiento, entre ellos puentes y pasarelas modulares.

Sostuvo que la modificación presupuestaria respondía a una redistribución de recursos y no a una decisión de disminuir la capacidad de respuesta del servicio. Añadió que las necesidades extraordinarias que pudieran surgir durante el año serían evaluadas para proporcionar los apoyos correspondientes.

Destacó que, considerando la totalidad del programa de Conservaciones por Administración Directa, el presupuesto registraba un incremento de 2,4%.

A continuación, presentó la distribución de las iniciativas de inversión del subtítulo 31, considerando conjuntamente los programas 04, Vialidad Tradicional, y 34, Conservaciones por Administración Directa.

Explicó que la inversión total alcanzaba aproximadamente 2,17 billones de pesos, distribuidos entre diversas tipologías de proyectos, como caminos indígenas, conservación vial, rutas interregionales, red vial regional principal y secundaria, y conectividad austral.

Señaló que las iniciativas asociadas a conservación concentraban aproximadamente 956.000 millones de pesos, mientras que el resto de los recursos se destinaba a las demás categorías de inversión contempladas en la cartera de Vialidad para 2027.

En relación con los criterios utilizados para formular el presupuesto, indicó que uno de los principales objetivos consistía en asegurar la continuidad de las inversiones y el cumplimiento de los compromisos contractuales vigentes.

Precisó que aproximadamente 1,7 billones de pesos correspondían a proyectos de arrastre, incluyendo obras en ejecución y otras iniciativas cuyos procesos de licitación habían comenzado durante 2026.

Explicó que, para efectos de la programación presupuestaria, las obras cuya licitación se hubiera publicado durante 2026 se consideraban proyectos de arrastre, aunque su adjudicación y ejecución material pudieran comenzar durante el año siguiente.

Como segundo eje de inversión, destacó el fortalecimiento de la conservación de la red vial, especialmente mediante contratos globales de conservación, conservaciones específicas, pavimentos rurales, caminos básicos, reposición de puentes y programas de seguridad vial.

En tercer término, mencionó el plan de empleo, que contemplaba más de 130 contratos distribuidos en el territorio nacional, con una inversión aproximada de 273.000 millones de pesos para la Dirección de Vialidad durante 2027.

Agregó que la formulación presupuestaria también buscaba asegurar cobertura territorial en las 16 regiones del país, de manera que la inversión permitiera atender las distintas necesidades de la red vial nacional.

Posteriormente, presentó algunos proyectos y programas estratégicos considerados en la cartera.

Mencionó el puente sobre el canal de Chacao, para el cual se contemplaban aproximadamente 322.000 millones de pesos asociados a

anticipos y a la programación de obras para 2027. También destacó el Corredor Biobío, que consideraba recursos para iniciar los diseños correspondientes, y señaló que la programación de Vialidad se encontraba vinculada con las 70 prioridades ministeriales definidas por el Gobierno, en aquellas materias que correspondían a las competencias del servicio.

En materia de conectividad austral, mencionó la cartera de inversiones de la Ruta 7 y los proyectos de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, especialmente la Ruta 9 y el camino Estancia Vicuña-Yendegaia, que vinculó con la integración territorial, la soberanía y el desarrollo de un eje longitudinal de conectividad hacia el extremo sur del país.

Respecto de los nuevos programas prioritarios de conservación para 2027, informó que se contemplaban aproximadamente 22.000 millones de pesos para conservación global, 21.000 millones para conservación de la red vial, 14.000 millones para pavimentos rurales o caminos básicos, 4.000 millones para caminos indígenas y 3.700 millones para seguridad vial.

Aclaró que esas cifras correspondían a nuevas iniciativas y no a los recursos destinados a compromisos de arrastre.

Enseguida, explicó que la presentación incluía una selección de 22 proyectos relevantes distribuidos en distintas regiones, correspondientes a iniciativas de inversión incorporadas en el Banco Integrado de Proyectos y que habían avanzado en sus respectivas etapas de evaluación hasta alcanzar condiciones para su ejecución.

Finalmente, se refirió al fortalecimiento de los contratos globales de conservación vial. Informó que durante 2026 se habían llamado a licitación 69 contratos de esa naturaleza y que el presupuesto para 2027 contemplaba recursos para dar continuidad a aquellos que fueran concluyendo.

Explicó que esos contratos tenían habitualmente una duración de tres o cuatro años y que resultaba conveniente iniciar oportunamente los nuevos procesos para evitar interrupciones en las labores de mantenimiento.

Sostuvo que la continuidad de esos contratos permitía controlar el deterioro de la red vial y mantener condiciones adecuadas de servicio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por los criterios utilizados para seleccionar las 22 iniciativas destacadas de la presentación.

Observó que la denominación de proyectos relevantes podía sugerir que las demás iniciativas tenían una importancia menor y solicitó aclarar qué características justificaban su inclusión en esa selección.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, aclaró que la selección obedecía principalmente a los montos de inversión comprometidos y no a una valoración negativa de los demás proyectos.

Añadió que la Dirección de Vialidad había preparado información específica sobre su cartera regional, que sería entregada a los integrantes de la Subcomisión.

Explicó que esos antecedentes comprendían las iniciativas nuevas, los proyectos de arrastre y los contratos globales de conservación, presentados separadamente para facilitar su revisión.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si los antecedentes regionales incluían un cronograma de ejecución para cada proyecto.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, respondió que el material preparado no incorporaba directamente un cronograma completo, pero que la documentación de respaldo contenía información sobre las fechas de licitación y los plazos considerados para las distintas iniciativas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, manifestó su preocupación por la situación de la ruta L-30-M, que conecta San Javier con Constitución, en la Región del Maule.

Explicó que se trataba de una vía en la que ocurrían frecuentemente accidentes graves. Destacó que las condiciones climáticas, especialmente las lluvias y la falta de visibilidad, aumentaban los riesgos de circulación, a lo que se sumaba el tránsito frecuente de vehículos vinculados a la actividad forestal.

Sostuvo que la ampliación de esa ruta a doble calzada constituía una demanda histórica de la comunidad de Constitución y que existía un considerable escepticismo respecto de su concreción, debido a las reiteradas postergaciones.

También mencionó la necesidad de abordar el cruce Corralones, en San Clemente, como otro ejemplo de las obras viales relevantes para la región.

Reiteró que resultaba necesario conocer los criterios de priorización utilizados por Vialidad, particularmente porque, según los

antecedentes presupuestarios examinados, la Región del Maule registraba una disminución considerable de sus recursos de inversión para 2027.

Por otra parte, consultó por la situación de unos socavones registrados aproximadamente un mes antes en Constitución. Explicó que existían dudas sobre la responsabilidad institucional respecto de las vías afectadas, situación que había dificultado determinar qué organismo debía intervenir. Manifestó su preocupación en tanto esas controversias administrativas podían prolongarse mientras los daños permanecían sin solución.

El **Honorable Senador señor Núñez** valoró la amplitud de los antecedentes proporcionados por la Dirección de Vialidad, pero reiteró que no se encontraba en condiciones de aprobar su presupuesto para 2027 sin contar previamente con información detallada sobre las obras de reconstrucción necesarias en la Región de Coquimbo.

Explicó que requería un catastro de los daños provocados por los temporales, individualizando las rutas afectadas, sus números, los kilómetros correspondientes, las obras requeridas y los costos estimados de reparación o reconstrucción.

Reconoció que algunas intervenciones podían extenderse durante varios ejercicios presupuestarios, especialmente cuando se trataba de puentes u obras de mayor complejidad. Sin embargo, sostuvo que era indispensable conocer su programación y los recursos comprometidos para cada año, aun cuando la ejecución debiera distribuirse entre 2027, 2028 y 2029.

Manifestó dudas acerca de la suficiencia de los 121.000 millones de pesos contemplados en el Tesoro Público para financiar las necesidades de reconstrucción. Advirtió que, si las obras requerían recursos superiores a esa cifra, podrían comprometerse las disponibilidades presupuestarias de otros servicios, especialmente la Dirección de Obras Hidráulicas, cuestión que también podría ocurrir en el sentido opuesto.

Agregó que la situación se veía agravada por los procesos de deshielo, que podían aumentar los caudales y provocar nuevas afectaciones en caminos y quebradas que habían recuperado parcialmente sus condiciones de funcionamiento.

Sostuvo que un presupuesto de continuidad no resultaba suficiente para responder a las circunstancias extraordinarias de la Región de Coquimbo y que era necesario determinar técnicamente el monto adicional requerido.

Aclaró que no pretendía formular estimaciones sin fundamento, puesto que correspondía a los equipos del Ministerio identificar las intervenciones y definir si debían ejecutarse mediante administración directa, licitaciones, contratos globales u otros mecanismos disponibles.

Finalmente, insistió en que la entrega de ese catastro resultaba fundamental para evaluar responsablemente el presupuesto y responder a las necesidades de las comunidades afectadas.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, explicó que las iniciativas incluidas en el proyecto de Ley de Presupuestos respondían a procesos de asignación y priorización regional que, habitualmente, requerían varias etapas de estudios y evaluación antes de llegar a su ejecución.

Respecto de la ruta L-30-M, indicó que se habían efectuado estudios de factibilidad para examinar su ampliación a doble calzada y evaluar distintas modalidades de mejoramiento. Señaló que la Dirección de Vialidad había desarrollado intervenciones de conservación y seguridad vial en distintos sectores de la ruta, atendidos sus elevados niveles de tránsito y las condiciones de riesgo que presentaba. Añadió que se continuaba trabajando en los estudios necesarios para mejorar su capacidad y seguridad, pero precisó que todavía no existía una iniciativa de ejecución de obras en condiciones de incorporarse directamente a la programación presupuestaria.

Se comprometió a entregar antecedentes específicos sobre el estado de los estudios y las gestiones realizadas para el mejoramiento de esa vía.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, recordó que durante el ejercicio presupuestario anterior se habrían aprobado recursos para estudios relacionados con la ruta L-30-M y consultó si estos se encontraban efectivamente en desarrollo.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, confirmó que los estudios se encontraban en curso y manifestó que se proporcionaría información detallada sobre ellos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, solicitó que se entregaran antecedentes concretos sobre los estudios, sus plazos y la programación prevista para el mejoramiento de la ruta L-30-M.

Sostuvo que las referencias generales a trabajos o avances en desarrollo no proporcionaban la certeza que requerían las comunidades. Reconoció que la intervención presentaba dificultades técnicas importantes,

debido a sus aproximadamente 83 kilómetros de extensión, la existencia de cerros, curvas y eventuales necesidades de expropiación. Sin embargo, insistió en que esas complejidades hacían todavía más necesario disponer de una planificación definida, atendidos los accidentes frecuentes, la intensidad del tránsito y la inexistencia de otras alternativas viales equivalentes para conectar los territorios involucrados.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, informó que, según los antecedentes proporcionados por su equipo, los socavones de Constitución mencionados por la Presidenta estaban siendo atendidos mediante administración directa.

El **Honorable Senador señor Kuschel** consultó por la continuidad de las obras de pavimentación y mejoramiento de caminos en sectores de Chiloé y de la provincia de Llanquihue, particularmente en las cuestas de la cordillera de la Costa.

Explicó que en determinados tramos se habían ejecutado soluciones consistentes en pavimentar las franjas correspondientes a las huellas de circulación vehicular, permitiendo mejorar las condiciones de tránsito en pendientes pronunciadas.

Señaló que había observado avances importantes en ese programa, aunque todavía existían sectores pendientes y solicitudes para intervenir tramos de extensión reducida.

Consultó si el presupuesto contemplaba nuevas obras de esas características y si la información regional que entregaría el Ministerio permitiría identificar las iniciativas proyectadas para los territorios mencionados.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, indicó que recabaría los antecedentes necesarios para responder la consulta del Senador señor Kuschel.

En relación con las inquietudes del Senador señor Núñez sobre la reconstrucción, explicó que las primeras intervenciones efectuadas por Vialidad se habían orientado a restituir la conectividad en los lugares afectados, utilizando principalmente las capacidades de administración directa.

Señaló que, una vez atendidas las necesidades inmediatas, el servicio había comenzado a formular proyectos para las obras de reparación y reconstrucción.

Precisó que algunas iniciativas podían ser elaboradas por funcionarios de la Dirección de Vialidad, especialmente aquellas de menor

complejidad, mientras que otras requerían contratar consultorías externas para desarrollar los estudios correspondientes.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, complementó los antecedentes sobre la estrategia de reconstrucción de las zonas afectadas por los temporales.

Explicó que la respuesta del Ministerio había comenzado con una etapa de mitigación preventiva, mediante trabajos de limpieza, saneamiento y manejo de cauces, ejecutados principalmente por la Dirección de Vialidad y la Dirección de Obras Hidráulicas. Indicó que esas intervenciones se habían desarrollado considerando los pronósticos meteorológicos disponibles y que, si bien no permitían impedir todas las afectaciones, contribuían a reducir algunos de los riesgos asociados a las lluvias.

Posteriormente, una vez ocurridos los eventos, el Ministerio había concentrado sus esfuerzos en responder a las emergencias y restituir con rapidez las condiciones básicas de conectividad y continuidad de los servicios. Destacó que la administración directa había desempeñado una función especialmente relevante durante esa etapa, debido a su capacidad para intervenir sin depender de los plazos habituales de contratación. Añadió que también se había procurado mantener o recuperar el funcionamiento de los sistemas de agua potable rural afectados.

Enseguida, explicó que el Ministerio se encontraba avanzando hacia la etapa de reconstrucción, concentrada principalmente en las regiones de Atacama y Coquimbo, que habían experimentado las mayores afectaciones, y en menor medida en la Región de Antofagasta, particularmente en el sector de Tocopilla.

Indicó que parte de los daños requería proyectos de ingeniería de mayor complejidad, debido a que su magnitud impedía resolverlos únicamente mediante administración directa. Para abordar esas necesidades, informó que los equipos internos de la Dirección de Vialidad estaban elaborando anteproyectos y estudios de ingeniería para determinadas obras, con el propósito de disponer oportunamente de sus antecedentes técnicos y estimaciones de costo.

En el caso específico de la Región de Coquimbo, explicó que la estrategia contemplaba contratar tres consultorías de ingeniería, una por provincia, destinadas a desarrollar los estudios necesarios para las obras de reconstrucción. Precisó que esos antecedentes permitirían establecer con mayor certeza las soluciones técnicas y los montos requeridos. Agregó que el Ministerio estaba preparando los términos de referencia de las consultorías y que disponía de herramientas legales para agilizar los procedimientos de contratación en situaciones de emergencia. Mencionó especialmente los decretos de emergencia suscritos por el Ministro de Obras Públicas, que

permitían recurrir a mecanismos de contratación directa y reducir los plazos asociados a los procesos ordinarios de licitación.

Sin perjuicio de lo anterior, informó que el Ministerio ya contaba con estimaciones internas de orden de magnitud y con una nómina preliminar de proyectos de reconstrucción, acompañada de una programación anual estimativa. Aclaró que esas cifras debían ser revisadas y precisadas a medida que concluyeran los estudios de ingeniería.

Respecto de la distribución sectorial de los daños, indicó que aproximadamente el 90% de las necesidades de reconstrucción correspondía a obras de Vialidad. Agregó que otra parte se relacionaba con intervenciones de la Dirección de Obras Hidráulicas, particularmente limpieza de cauces y defensas fluviales, mientras que una proporción menor correspondía a sistemas de agua potable rural.

Explicó que, en estos últimos servicios, las afectaciones se habían asociado principalmente a interrupciones del suministro eléctrico, que habían impedido temporalmente su funcionamiento, sin que se hubieran registrado daños estructurales de magnitud comparable a los de la infraestructura vial.

Finalmente, reiteró que el Ministerio avanzaba simultáneamente en la preparación de consultorías para las obras complejas y en el desarrollo de ingenierías internas para intervenciones más sencillas, cuya ejecución podía contratarse mediante procedimientos de emergencia.

Confirmó que existía una nómina preliminar de proyectos asociados a la reconstrucción de las regiones más afectadas, sujeta a ajustes conforme progresaran los estudios técnicos.

El **Honorable Senador señor Núñez** reconoció los esfuerzos realizados por el Ministerio de Obras Públicas para restituir la conectividad en los territorios afectados por los temporales. Señaló que había constatado personalmente intervenciones que permitieron habilitar pasos alternativos en sectores donde se habían producido socavones y cortes de caminos, aunque algunas soluciones todavía presentaban condiciones precarias.

Valoró que se desarrollaran estudios de ingeniería mediante equipos internos de Vialidad para resolver las situaciones menos complejas, puesto que ello permitía avanzar con mayor rapidez hacia su ejecución por administración directa u otros mecanismos de contratación.

Sin embargo, reiteró que su principal preocupación se relacionaba con las obras de reconstrucción que requerían soluciones de ingeniería más complejas. Como ejemplo, mencionó el badén Las Trancas, ubicado en la ruta D-71, que conecta Canela con Combarbalá. Explicó que, durante los temporales, el aumento del caudal de la quebrada había arrastrado grandes

cantidades de material, afectando el badén y provocando la interrupción del tránsito. Indicó que, después de las labores de limpieza, se había logrado restablecer la conectividad, pero advirtió que la acumulación de material y las características de la obra mantenían el riesgo de nuevos cortes ante futuras precipitaciones.

Señaló que autoridades comunales y representantes de las comunidades habían planteado la necesidad de reemplazar o complementar la solución existente mediante una estructura de cajones que permitiera el escurrimiento del agua y el paso del material arrastrado por la quebrada.

Sostuvo que esa intervención constituía una mejora de infraestructura y no una simple reposición de las condiciones existentes antes del temporal, por lo que requería un diseño y financiamiento específicos.

Destacó que ese tipo de obras resultaba esencial para evitar el aislamiento de localidades, como había ocurrido con Combarbalá durante las lluvias.

Finalmente, insistió en que, antes de votar el presupuesto, necesitaba contar con una nómina escrita de las obras de reconstrucción, sus características y los recursos requeridos. Aclaró que su preocupación no obedecía a una falta de confianza en las autoridades, sino a la necesidad de disponer de información verificable que permitiera adoptar una decisión presupuestaria fundada.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, compartió la necesidad de contar con información detallada sobre las obras de reconstrucción de las regiones de Atacama y Coquimbo.

Sostuvo que esos antecedentes permitirían no solo efectuar un examen presupuestario más informado, sino también comunicar a la ciudadanía las intervenciones contempladas y sus plazos de ejecución.

Recordó que anteriormente las obras públicas solían contar con letreros informativos que identificaban los proyectos y señalaban sus fechas previstas de inicio y término. Manifestó su preocupación pues, en diversas localidades, esa información había dejado de encontrarse disponible de manera visible, dificultando que los habitantes conocieran el desarrollo de las intervenciones.

Estimó que incorporar mecanismos de información pública no debía representar un costo considerable frente al presupuesto de las obras. Propuso evaluar la instalación de señalética informativa y la difusión mediante radios locales u otros medios, de manera que las comunidades

pudieran conocer los trabajos programados, su duración y las eventuales interrupciones de tránsito.

Agregó que parte de los reclamos ciudadanos frente a la ejecución de obras se originaba precisamente en la falta de información sobre sus plazos y condiciones.

Finalmente, explicó que las solicitudes de antecedentes formuladas por los parlamentarios tenían también un propósito colaborativo, al permitirles informar a los habitantes de sus respectivas regiones y distritos sobre las inversiones públicas en desarrollo.

La **Honorable Senadora señora Gatica** consultó por la proyección de empleos que el Ministerio de Obras Públicas estimaba generar durante 2027 en la Región de Los Ríos, a partir de las inversiones presupuestadas.

Explicó que esa información resultaba especialmente relevante debido a la situación del mercado laboral regional, que, según indicó, registraba una tasa de desempleo de 10,2%, correspondiente al cuarto lugar más alto del país, mientras que el desempleo femenino alcanzaba aproximadamente el 11%.

Manifestó que esos indicadores constituían una preocupación importante para los habitantes de la región y expresó su respaldo a las iniciativas de inversión capaces de generar puestos de trabajo.

Por ello, solicitó conocer una estimación específica de los empleos que las obras públicas permitirían crear en Los Ríos durante 2027.

A continuación, abordó la situación del puente Cochrane, en Valdivia, proyecto que consideró fundamental para resolver los problemas de congestión de la capital regional. Explicó que Valdivia concentraba actividades turísticas y universitarias, además de experimentar un aumento considerable de su población flotante durante la temporada estival, especialmente entre mediados de diciembre y mediados de enero. Indicó que esas condiciones generaban una intensa congestión vehicular en el centro de la ciudad y en los accesos hacia su zona costera, afectando tanto la calidad de vida de los residentes como la experiencia de los visitantes. Sostuvo que las características geográficas de Valdivia, particularmente la presencia de sus ríos, hacían indispensable avanzar en nuevas conexiones mediante puentes.

Precisó que el proyecto del puente Cochrane tenía como organismo mandante al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, debido a su emplazamiento urbano, pero destacó que la Dirección de Vialidad contaba con experiencia técnica especializada en construcción de puentes.

Recordó las dificultades experimentadas anteriormente con el puente Cau Cau y manifestó su interés en que el nuevo proyecto incorporara las precauciones necesarias para evitar situaciones semejantes.

Consultó por el estado de la actualización del diseño de ingeniería del puente Cochrane y por el papel que estaba desempeñando el Ministerio de Obras Públicas en esa etapa. Indicó que había recibido antecedentes según los cuales el proceso de actualización podría extenderse durante un par de años, plazo que consideró excesivo frente a la urgencia de mejorar la conectividad de Valdivia. Solicitó, en consecuencia, que se examinaran todas las alternativas disponibles para reducir los tiempos de elaboración del diseño y permitir que la construcción pudiera licitarse lo antes posible.

El **Honorable Senador señor Kuschel** consultó por los criterios utilizados para adjudicar obras cuando las ofertas económicas de las empresas superaban los montos previstos en los presupuestos de licitación.

Señaló que en las regiones ocurría frecuentemente que los llamados se declaraban desiertos porque las ofertas excedían los recursos disponibles, mientras que, según su apreciación, en Santiago existía mayor flexibilidad para adjudicar contratos por montos superiores a los originalmente considerados.

Mencionó como ejemplo las dificultades experimentadas por el proyecto de doble vía en Chiloé, que, según indicó, había requerido sucesivos llamados a licitación y enfrentado obstáculos arqueológicos y ambientales.

Sostuvo que esas dificultades habían provocado incrementos muy importantes de los costos originalmente estimados. Agregó que, además, el aumento del valor de la unidad de fomento y la inflación de los costos de construcción habían afectado la suficiencia de los presupuestos calculados para determinadas iniciativas.

Manifestó su preocupación en cuanto a que la existencia de recursos formalmente asignados no garantizaba la ejecución de las obras si los montos resultaban insuficientes para adjudicar los contratos.

Consultó si el Ministerio aplicaría criterios uniformes en las distintas regiones para evaluar ofertas superiores a los presupuestos estimados y permitir su adjudicación cuando fuera técnicamente procedente.

Finalmente, reiteró que las necesidades de infraestructura de las regiones debían examinarse con criterios equivalentes a los aplicados en la Región Metropolitana, considerando sus mayores distancias y costos de ejecución.

El **Honorable Senador señor Celis** consultó por la situación del Puente Viejo de Lautaro, en la Región de La Araucanía, que había resultado afectado por los recientes temporales.

Explicó que se trataba de una estructura de más de 90 años de antigüedad cuyo colapso había generado importantes dificultades de conectividad para la comuna.

Solicitó conocer si el Ministerio contemplaba recursos para abordar esa situación en el presupuesto de 2027 o si las obras serían financiadas mediante mecanismos de emergencia durante el ejercicio vigente. Asimismo, preguntó cuáles eran las alternativas previstas para restituir una conexión adecuada para los habitantes de Lautaro.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, respondió a la consulta de la Senadora señora Gatica sobre el puente Cochrane.

Explicó que la Dirección de Vialidad había recibido el encargo de actualizar y adecuar el estudio de ingeniería del proyecto, con el propósito de ajustar su diseño a la normativa vigente y permitir que posteriormente el Servicio de Vivienda y Urbanización pudiera licitar las obras.

Precisó que el servicio se encontraba desarrollando los estudios técnicos necesarios para completar esa actualización.

Indicó que el proceso había enfrentado dificultades, especialmente durante la ejecución de sondajes, debido a las características del emplazamiento previsto para el puente. No obstante, aseguró que la Dirección de Vialidad estaba realizando las gestiones necesarias para concluir el diseño en el menor plazo posible.

A continuación, explicó los criterios aplicables a la adjudicación de contratos cuando las ofertas superaban los presupuestos inicialmente estimados. Señaló que correspondía distinguir situaciones, dependiendo de la naturaleza de la iniciativa y de las condiciones de su evaluación.

En primer término, indicó que debía verificarse si la oferta recibida se encontraba dentro de los márgenes considerados en la ficha de inversión del proyecto.

Cuando el monto excedía esos antecedentes, explicó que podía ser necesario reevaluar la iniciativa para determinar si, con el nuevo costo, continuaba contando con una recomendación favorable del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

Precisó que, si la reevaluación permitía mantener la recomendación favorable, era posible complementar el decreto presupuestario correspondiente para disponer de los recursos necesarios y proceder a la adjudicación.

Agregó que existían otras situaciones sujetas a límites específicos, como los montos máximos establecidos para determinados proyectos de caminos básicos, los cuales no podían excederse utilizando esa misma línea de financiamiento.

Respecto de las obras de conservación, explicó que también debía verificarse la disponibilidad presupuestaria para financiar un contrato cuyo costo fuera superior al inicialmente previsto.

Sostuvo que esos criterios debían aplicarse uniformemente en todas las regiones y que no existían instrucciones generales que establecieran un tratamiento diferente para Santiago.

Añadió que determinadas adjudicaciones, por su cuantía, debían tramitarse a nivel central, lo que podía explicar algunas diferencias en los procedimientos observados.

Finalmente, precisó que existían márgenes reglamentarios que permitían continuar con determinados procesos de adjudicación ante incrementos de los montos estimados, mencionando como referencia un margen de hasta 20%, según las condiciones aplicables a cada caso.

El **Honorable Senador señor Kuschel** agradeció la explicación y reiteró la necesidad de considerar las particularidades territoriales de las regiones extremas y de menor densidad poblacional.

Mencionó especialmente la provincia de Palena, que comprendía las comunas de Hualaihué, Chaitén, Palena y Futaleufú, y aludió también a la situación de Cochamó.

Explicó que se trataba de territorios con baja población, algunos de ellos afectados por procesos de despoblamiento, donde las grandes distancias y las dificultades geográficas elevaban considerablemente los costos de construcción.

Destacó que las obras en zonas cordilleranas requerían intervenciones complejas, como la habilitación de plataformas sobre roca, por lo que no podían evaluarse utilizando exclusivamente los mismos parámetros que proyectos ejecutados en terrenos planos o zonas de mayor concentración de habitantes.

Sostuvo que los criterios de rentabilidad basados principalmente en la cantidad de beneficiarios podían resultar insuficientes para justificar inversiones necesarias en territorios aislados.

Por otra parte, valoró los antecedentes contenidos en la presentación sobre el Plan Carretera Austral, en particular la identificación de tramos, las etapas de ejecución y las proyecciones de mano de obra. Manifestó que esa planificación constituía un avance positivo para los territorios australes, aunque insistió en que las decisiones de inversión debían incorporar criterios especiales para las zonas apartadas.

Finalmente, reiteró que las necesidades de conectividad de esos territorios debían ser consideradas desde el inicio de cada administración, evitando que sus proyectos quedaran sistemáticamente postergados.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, complementó su respuesta con lo referido al Puente Viejo de Lautaro. Explicó que la antigua estructura había sufrido el asentamiento de una de sus cepas debido a las condiciones de escurrimiento del río durante los temporales.

Indicó que, por tratarse de una afectación reciente, la reconstrucción o reposición del puente todavía no se encontraba incorporada en la cartera ordinaria de proyectos.

Sin embargo, señaló que la Dirección de Vialidad estaba levantando los antecedentes necesarios para formular una iniciativa y evaluar las alternativas técnicas que permitieran resolver la situación.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, respondió a la consulta de la Senadora señora Gatica sobre las proyecciones de empleo asociadas a la inversión pública en la Región de Los Ríos.

Recordó que el Gobierno había incorporado recursos adicionales cercanos a 380.000 millones de pesos para el Plan Chile Despega, destinado a impulsar proyectos intensivos en mano de obra, de corta duración y con procedimientos de contratación acelerados.

Explicó que la distribución regional de esa cartera había considerado diversos indicadores, entre ellos la extensión de la red vial, las necesidades de infraestructura y las tasas de desempleo de cada territorio.

Precisó que el objetivo consistía en orientar parte de los recursos hacia las regiones que enfrentaban mayores dificultades en materia de empleo.

Respecto de la Región de Los Ríos, informó que el plan contemplaba inversiones por aproximadamente 32.000 millones de pesos,

las cuales permitirían generar, según las estimaciones del Ministerio, alrededor de 2.000 puestos de trabajo durante 2027.

Explicó que esa cartera comprendía proyectos de caminos básicos, sistemas de agua potable rural, bordes costeros y conservación de pistas aeroportuarias, entre otras intervenciones.

Indicó que las licitaciones de algunas iniciativas ya habían comenzado, y que se esperaba adjudicar los contratos durante diciembre de 2026, de manera que las obras pudieran iniciar su ejecución material en enero de 2027.

Agregó que el Ministerio estaba implementando medidas de agilización administrativa para reducir los plazos de contratación de los 241 contratos contemplados en el Plan Chile Despega.

Recalcó que se trataba de recursos adicionales a la cartera tradicional de inversión del Ministerio de Obras Públicas y que, por tanto, su impacto en el empleo debía considerarse separadamente del generado por los proyectos ordinarios.

Ante una consulta sobre las cifras nacionales, informó que la estimación del Plan Chile Despega alcanzaba aproximadamente 23.000 empleos en todo el país.

Aclaró que no disponía en ese momento de una proyección consolidada que incorporara también los empleos asociados a la cartera tradicional de inversión, pero manifestó que el Ministerio podía elaborar y remitir esos antecedentes posteriormente.

El **Honorable Senador señor Kuschel** planteó que las decisiones de inversión pública también debían incorporar criterios geopolíticos y geoestratégicos.

Sostuvo que determinadas obras de infraestructura podían representar una contribución especialmente relevante para la presencia del Estado en el territorio y, en algunos casos, tener una importancia estratégica comparable o superior a la adquisición de medios de defensa.

Agregó que esas inversiones también contribuían al progreso económico y social de las regiones.

Por ello, solicitó que la evaluación de proyectos considerara no solo la población beneficiaria y las características físicas del territorio, sino también su valor para la integración territorial y los intereses estratégicos del país.

A continuación, el **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, retomó su exposición sobre las conservaciones por administración directa.

Explicó que el presupuesto contemplaba aproximadamente 98.000 millones de pesos en el subtítulo 31 para desarrollar las operaciones programadas, con una cobertura de aproximadamente 31.000 kilómetros de la red vial nacional.

Indicó que la administración directa efectuaba distintas labores de conservación y mantenimiento, cuya distribución y magnitud estimada se encontraban detalladas en la presentación presupuestaria.

Respecto del subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, informó que se contemplaba la compra de 23 puentes de vigas de alma llena, cinco puentes mecano provisorios y cinco pasarelas peatonales.

Añadió que se adquirirían dos vehículos especializados tipo *snowcat* para operaciones invernales, particularmente en pasos fronterizos.

Asimismo, señaló que se consideraba equipar vehículos de trabajo con diez estanques de combustible y diez grúas, con el propósito de fortalecer las capacidades operativas del servicio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por los criterios técnicos utilizados para determinar la instalación de puentes mecano.

Explicó que su inquietud se relacionaba con las necesidades de conectividad del sector de Chupallar, en la provincia de Linares, donde, según indicó, los habitantes quedaban aislados durante períodos prolongados, especialmente en invierno.

Señaló que esa situación se repetía frecuentemente y obligaba a los residentes a dejar sus vehículos o utilizar recorridos alternativos de considerable extensión.

Preguntó cómo se evaluaba la factibilidad de instalar un puente mecano y qué antecedentes permitían determinar si correspondía utilizar una estructura provisoria o desarrollar una solución definitiva.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, explicó que los puentes mecano se utilizaban principalmente para responder a situaciones de emergencia y restituir la conectividad en sectores donde se hubiera interrumpido el tránsito.

Precisó que su instalación requería una evaluación técnica que considerara las características del emplazamiento, los apoyos disponibles y la longitud que debía cubrir la estructura.

Indicó que uno de los aspectos determinantes consistía en verificar que la luz requerida no excediera las capacidades del puente mecano, evitando la necesidad de construir apoyos intermedios dentro del cauce.

Agregó que la Dirección de Vialidad también podía prestar asesoría técnica a otras instituciones cuando existieran necesidades de conectividad fuera de la red vial bajo su administración.

Aclaró que los puentes mecano no estaban concebidos como soluciones definitivas, sino como estructuras modulares que permitían restablecer temporalmente el tránsito durante una emergencia. Explicó que su principal ventaja consistía en la posibilidad de instalarlos, desmontarlos y reutilizarlos posteriormente en otros lugares, adaptándolos a distintas configuraciones.

Distinguió esas estructuras de los puentes modulares de vigas de alma llena, que podían instalarse con carácter permanente.

Señaló que el servicio tenía nueve puentes en proceso de instalación, principalmente en las regiones de Los Lagos y del Biobío, mientras que las nuevas unidades consideradas en el presupuesto de 2027 correspondían a adquisiciones adicionales.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, solicitó que la Dirección de Vialidad examinara específicamente la situación del sector de Chupallar, en la provincia de Linares, y evaluara la necesidad de desarrollar un puente definitivo. Explicó que las dificultades de conectividad se repetían incluso sin que ocurrieran inundaciones de gran magnitud y que, en algunas oportunidades, había sido necesario recurrir a mecanismos extraordinarios para abastecer o comunicar a las comunidades aisladas.

Insistió en que esa situación requería una solución permanente, en lugar de continuar dependiendo de intervenciones provisorias.

A continuación, planteó otra necesidad de conectividad de la Región del Maule, relacionada con el antiguo puente de Los Niches, en la provincia de Curicó.

Recordó que esa estructura había colapsado hacía muchos años y que no había sido reconstruida, generando dificultades persistentes para conectar el sector de Los Niches con la ciudad de Curicó.

Indicó que la ausencia de ese puente contribuía a la congestión vehicular, debido a que los habitantes debían utilizar otras vías de acceso a la ciudad.

Solicitó conocer si existían estudios, proyectos o antecedentes que permitieran avanzar hacia una solución para esa comunidad.

La **Honorable Senadora señora Gatica** reiteró su preocupación por la necesidad de construir un segundo puente de acceso a la comuna de Mariquina, en la Región de Los Ríos.

Recordó que había planteado esa materia en oportunidades anteriores y que las autoridades del Ministerio conocían los antecedentes del proyecto.

Explicó que San José de la Mariquina disponía de un solo puente de acceso, cuya infraestructura presentaba deficiencias y respecto del cual existía una iniciativa de mejoramiento.

Sostuvo que, aun cuando se ejecutaran obras para recuperar las condiciones del puente existente, resultaba necesario evaluar una segunda conexión que permitiera mejorar la seguridad y continuidad del tránsito.

Recordó que anteriormente se había licitado un proyecto para construir un segundo puente, pero que este no había logrado concretarse.

Manifestó que las dificultades que pudiera presentar la iniciativa, incluidas aquellas relacionadas con las condiciones de humedad del terreno, no debían impedir que se estudiaran nuevas alternativas. Por ello, solicitó considerar la formulación de un nuevo diseño u otra solución que permitiera avanzar en una segunda vía de acceso a la comuna. Puso énfasis en que se trataba de un proyecto emblemático para la Región de Los Ríos y pidió mantenerlo dentro de las prioridades de evaluación del Ministerio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por los proyectos considerados para el sector de Villa O'Higgins, en la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, a propósito de la presentación del Plan Carretera Austral.

Observó que la representación gráfica de las obras destacaba intervenciones hasta el sector de Cochrane y preguntó si existían iniciativas adicionales para Villa O'Higgins.

Vinculó su inquietud con la importancia de la infraestructura para fortalecer la soberanía y la presencia del Estado en los territorios australes.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, respondió que no existían, dentro de la programación presentada, nuevas iniciativas específicas para Villa O'Higgins.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si el Cuerpo Militar del Trabajo contemplaba intervenciones en ese sector.

El **Director Nacional (S) de Vialidad, señor Jaime Huidobro**, aclaró que el Plan Carretera Austral comprendía diversas iniciativas de pavimentación, pavimentos básicos y apertura de nuevos sectores.

Sin embargo, precisó que esas intervenciones no se encontraban concentradas en Villa O'Higgins y que no existían obras específicas programadas para esa localidad mediante el Cuerpo Militar del Trabajo.

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, complementó los antecedentes sobre los proyectos de conectividad austral.

Explicó que, aunque las iniciativas destacadas del Plan Ruta 7 o Carretera Austral se concentraban hasta Cochrane, la estrategia general buscaba fortalecer la conectividad y la presencia del Estado en la Región de Aysén, mediante una inversión significativa en infraestructura.

Destacó que ese objetivo también se expresaba en las obras desarrolladas en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, particularmente en el camino Estancia Vicuña-Yendegaia, en Tierra del Fuego.

Informó que el proyecto avanzaba mediante distintas etapas, de las cuales la etapa XII ya se encontraba en ejecución.

Añadió que la resolución que aprobaba el convenio correspondiente a la etapa XIII con el Cuerpo Militar del Trabajo había tomado razón, permitiendo continuar el desarrollo de la ruta.

Precisó que esa nueva etapa contemplaba aproximadamente 25.000 millones de pesos de inversión adicional y la construcción de otros diez kilómetros.

Indicó que, una vez ejecutada, quedaría pendiente principalmente la etapa XIV para completar la conectividad proyectada a lo largo de aproximadamente 140 kilómetros entre Estancia Vicuña y Yendegaia, en el extremo sur del país.

Recalcó que esas obras constituían iniciativas relevantes tanto para la conectividad territorial como para el fortalecimiento de la soberanía nacional.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, valoró la información proporcionada por las autoridades de la Dirección de Vialidad y destacó la importancia de sus funciones para la conectividad y el desarrollo de las localidades del país.

Recordó especialmente las necesidades de infraestructura rural expuestas por la Diputada señora Nuyado y el Senador señor Celis, y reiteró la conveniencia de considerar esas realidades territoriales en las decisiones de inversión.

- Sometido a votación el Programa 04 “Dirección de Vialidad” del Capítulo 02, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

Programa 06
Dirección de Obras Portuarias

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$155.212.559, lo que implica una variación total de 22,0%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **asesor de la Dirección de Obras Portuarias, señor Oliver Weinreich**, expuso los principales antecedentes del presupuesto de la Dirección de Obras Portuarias para 2027.

En primer término, explicó que la disminución observada en el subtítulo 24, transferencias corrientes, se relacionaba principalmente con las obligaciones correspondientes al proyecto de infraestructura de Bahía Fildes, en la Antártica. Precisó que esos recursos comprendían transferencias a la Armada de Chile para financiar combustible y transporte de materiales necesarios para la ejecución de las obras.

Respecto del subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, mencionó variaciones asociadas a la programación presupuestaria de proyectos como la instalación de boyas en Rapa Nui y su relación con el programa de embarcaciones.

A continuación, destacó el incremento del subtítulo 31, iniciativas de inversión, cuyo presupuesto aumentaba desde aproximadamente 109.683 millones de pesos en 2026 hasta 139.659 millones en 2027.

Explicó que una parte importante de ese crecimiento se encontraba vinculada con los recursos del Plan Chile Despega, destinados a adelantar obras de conservación. Sostuvo que esas asignaciones permitían acelerar intervenciones y liberar recursos para incorporar nuevas iniciativas a la cartera ordinaria del servicio.

Posteriormente, presentó la distribución de los recursos entre los principales ejes de inversión de la Dirección de Obras Portuarias.

Señaló que aproximadamente 54.000 millones de pesos se destinarían a conservación y fiscalización de infraestructura portuaria, categoría que concentraba una parte importante de las obras incorporadas al plan de empleo.

Añadió que se contemplaban cerca de 25.000 millones de pesos para mejoramiento de bordes costeros, considerando proyectos nuevos y de continuidad.

También destacó las inversiones en infraestructura de conectividad, particularmente el nuevo terminal de Puerto Yungay, destinado a fortalecer los servicios de transbordadores y las conexiones hacia Villa O'Higgins y Puerto Natales.

En materia de infraestructura pesquera artesanal, informó que se mantendrían programas de conservación y mejoramiento de caletas, junto con la incorporación de nuevas intervenciones. Mencionó especialmente proyectos de conservación en Rapa Nui, donde, según indicó, existían instalaciones que no habían sido intervenidas durante un período prolongado.

En cuanto al volumen de la cartera, informó que la Dirección de Obras Portuarias contemplaba aproximadamente 140 iniciativas distribuidas en el territorio nacional. Precisó que 45 correspondían a proyectos de arrastre y 95 a iniciativas nuevas, de las cuales 36 formaban parte del Plan Chile Despega y 59 pertenecían a la programación ordinaria del servicio.

Agregó que esa cantidad representaba una cartera importante para las capacidades de la Dirección, pero manifestó que se encontraban preparados para ejecutarla.

Posteriormente, presentó un plan de desarrollo de bordes costeros para el período 2026-2030, que contemplaba 28 nuevas iniciativas distribuidas en distintas regiones. Indicó que el financiamiento proyectado

consideraba aproximadamente 140.000 millones de pesos de recursos sectoriales y 46.000 millones provenientes de los gobiernos regionales, alcanzando una inversión cercana a 187.000 millones de pesos.

Explicó que se buscaba desarrollar intervenciones en distintas localidades del país, asegurando la presencia de al menos una iniciativa por región.

Entre los proyectos destacados mencionó una intervención de borde fluvial en el río Loa, en la ciudad de Calama, que constituiría una experiencia novedosa para la Dirección de Obras Portuarias en el norte del país. Asimismo, se refirió a un proyecto de borde fluvial en el río Maipo, en la Región Metropolitana de Santiago, destinado a mejorar el acceso y las condiciones para las actividades desarrolladas en ese sector.

Añadió que la cartera comprendía intervenciones desde Arica hasta la Antártica, con distribución de recursos y proyectos en las distintas regiones.

En relación con el Plan Chile Despega, informó que la Dirección de Obras Portuarias contemplaba 36 contratos de conservación, por aproximadamente 40.000 millones de pesos. Precisó que esas iniciativas comprendían intervenciones en caletas pesqueras, infraestructura de protección y bordes costeros.

Como aspecto clave, destacó que se trataba de proyectos que contaban con recomendación satisfactoria y se encontraban en condiciones de iniciar sus procesos de contratación.

Informó que aproximadamente dos tercios de esa cartera ya se encontraban en licitación y que las trece iniciativas restantes serían llamadas a licitación antes de finalizar octubre de 2026.

Consultado sobre si esos recursos eran adicionales o correspondían a una reasignación, precisó que se trataba de recursos adicionales y que, por lo mismo, se habían liberado recursos del presupuesto de 2027 para ejecutar nuevas iniciativas. Agregó que el compromiso era que todas esas obras quedaran construidas a fines de 2027.

Posteriormente, retomó el plan de bordes costeros y explicó que las 28 intervenciones proyectadas buscaban mejorar las condiciones de uso público, conectividad y desarrollo de localidades, especialmente aquellas que carecían de espacios adecuados de encuentro y actividad comunitaria. Sostuvo que las obras podían contribuir a crear nuevos espacios públicos y fortalecer las actividades sociales y económicas de los territorios beneficiados.

En cuanto a la infraestructura pesquera artesanal, informó que se contemplaban doce iniciativas de ejecución, por aproximadamente 26.000 millones de pesos. Mencionó entre ellas intervenciones en las caletas Chañaral de Aceituno, Punta Lavapié, Quenuir y Bahía Mansa.

Asimismo, se refirió a ocho iniciativas de conectividad marítima, entre las cuales destacó las obras de Bahía Fildes, en la Antártica, y el muelle multipropósito de Puerto Williams. Agregó otros proyectos de menor escala, como el muelle de bahía Cumberland, en el archipiélago Juan Fernández, y la infraestructura de conectividad de isla Toto.

En particular, destacó el nuevo terminal de Puerto Yungay, destinado a fortalecer las conexiones de la Ruta 7 y los servicios de transporte marítimo hacia Puerto Natales y el sector de Villa O'Higgins. Explicó que la infraestructura existente era limitada y que el proyecto contemplaba desarrollar instalaciones adecuadas para la operación de transbordadores y la atención de pasajeros y carga.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por la relación entre el proyecto de Puerto Yungay y la conectividad hacia Villa O'Higgins.

El **asesor de la Dirección de Obras Portuarias, señor Oliver Weinreich**, aclaró que se trataba del tramo final de la ruta para cruzar el fiordo Mitchell y llegar a Villa O'Higgins, en el lago O'Higgins.

A continuación, presentó el programa de construcción, reparación y mantención de transbordadores y embarcaciones de la Dirección de Obras Portuarias. Explicó que este comprendía tanto la conservación mayor de las naves existentes como la construcción de nuevas unidades destinadas a fortalecer los servicios de conectividad marítima y lacustre.

En cuanto a las nuevas unidades, informó que se encontraban programadas tres nuevas embarcaciones, una destinada al lago Ranco, otra al lago O'Higgins y una tercera, denominada Capitán Bellman, para el lago General Carrera. Precisó que esta última permitiría reforzar la conexión entre Puerto Ibáñez y Chile Chico.

En cuanto a los plazos, indicó que las tres iniciativas contemplaban desembolsos durante 2027, aunque solamente la embarcación del lago O'Higgins tenía prevista su conclusión dentro de ese ejercicio. Añadió que las otras dos se proyectaban para finalizar durante 2028.

También mencionó la instalación de dos boyas en Rapa Nui, consideradas dentro de la programación de infraestructura y equipamiento del servicio.

Posteriormente, explicó que la Dirección de Obras Portuarias mantenía responsabilidades sobre once embarcaciones que operaban principalmente en las regiones de Los Ríos, Los Lagos y Aysén. Señaló que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se encargaba de la operación cotidiana y de determinadas labores de conservación menor, mientras que la Dirección de Obras Portuarias asumía las mantenciones mayores, especialmente las carenas y reparaciones estructurales.

Agregó que también correspondía al servicio la construcción de nuevas embarcaciones destinadas a fortalecer la conectividad de territorios donde no existían alternativas terrestres suficientes.

En cuanto al financiamiento de esas funciones, informó que se contemplaban aproximadamente 9.500 millones de pesos para mantenimiento de naves y recursos del subtítulo 29 para las nuevas embarcaciones y las boyas de Rapa Nui. Explicó que las características de determinadas rutas lacustres obligaban a construir las embarcaciones directamente en los lagos donde operarían, debido a las dificultades para trasladarlas desde otros lugares.

Añadió que también había embarcaciones en el mar, en Valdivia, Corral y otras ubicaciones, como el fiordo Mitchell.

El **Honorable Senador señor Calisto** valoró los proyectos de conectividad marítima y lacustre contemplados para la Región de Aysén.

Destacó especialmente los recursos destinados a la mantención de embarcaciones que cumplían funciones importantes para las comunidades aisladas, entre ellas la nave Padre Antonio Ronchi y la barcaza La Tehuelche, que operaba en el lago General Carrera. Se refirió a la situación de esta última embarcación, que se encontraba sometida a trabajos de carena y mantenimiento programados hasta fines de octubre de 2026. Indicó que, según los antecedentes proporcionados por las autoridades, se esperaba restablecer su funcionamiento regular durante noviembre, asegurando la frecuencia de los servicios en la temporada de mayor demanda y durante 2027.

Asimismo, valoró el proyecto de construcción de una nueva embarcación para el lago General Carrera, denominada Capitán Bellman, destinada a fortalecer la conectividad entre Puerto Ibáñez y Chile Chico. Reconoció que la nueva unidad requeriría un período de construcción y manifestó que su entrada en operación podría concretarse durante 2028 o 2029.

Sostuvo que esa inversión resultaba especialmente relevante para un lago de gran extensión y carácter binacional.

También destacó la nueva embarcación prevista para el lago O'Higgins y las obras de ampliación y mejoramiento del terminal de Puerto Yungay. Manifestó que esas iniciativas constituían avances importantes para la conectividad de localidades aisladas de la Región de Aysén.

Por otra parte, se refirió a las inversiones contempladas para la Carretera Austral, Ruta 7, y mencionó una programación cercana a 800.000 millones de pesos durante el período de Gobierno. Valoró que el Ministerio considerara esas obras dentro de las prioridades de integración territorial de la región.

Finalmente, destacó el proyecto de borde costero de Puyuhuapi y solicitó conocer el estado de la iniciativa de Puerto Río Tranquilo, localidad que consideró relevante por su actividad turística y sus necesidades de infraestructura pública. Manifestó su interés en que ese proyecto avanzara oportunamente hacia etapas que permitieran financiar su ejecución.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, sostuvo que lo expuesto demostraba que el Estado subsidiario era necesario.

Hizo presente que al revisar la nómina de la Dirección de Obras Portuarias solo había encontrado ejecuciones y no proyectos nuevos para la Región del Maule. Expresó su disconformidad al respecto.

El **asesor de la Dirección de Obras Portuarias, señor Oliver Weinreich**, informó que en la Región del Maule se encontraba desarrollando un estudio destinado a determinar el emplazamiento adecuado de nueva infraestructura para la actividad pesquera artesanal. Explicó que la iniciativa consideraba examinar distintas localizaciones y coordinar las necesidades de varias caletas, con el propósito de identificar una solución que pudiera prestar servicios a sus comunidades. Mencionó entre los sectores considerados Pelluhue, Curanipe y Loanco.

- Sometido a votación el Programa 06 “Dirección de Obras Portuarias”, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Programa 07
Dirección de Aeropuertos

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 149.080.037, lo que implica una variación total de 8,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, expuso que el proyecto de Ley de Presupuestos para 2027 contemplaba para la Dirección de Aeropuertos recursos de continuidad operacional en casi todos los subtítulos. Precisó que la variación más relevante se registraba en el subtítulo 29, Adquisición de Activos No Financieros, cuyo incremento permitiría renovar vehículos por obsolescencia en tres regiones y adquirir drones, en el marco de la agenda de modernización tecnológica de la gestión de pavimentos aeroportuarios.

Respecto del subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, informó un aumento de 8,5%, explicado principalmente por el Plan Chile Despega, que valoró positivamente, por cuanto permitía ejecutar una cartera de proyectos en condiciones de ser licitados, esto es, con recomendación satisfactoria (RS), que sin esos recursos adicionales carecían de espacio presupuestario. Detalló que se trataba de 16 contratos, por cerca de 27.000 millones de pesos, de los cuales 13 ya se habían publicado en septiembre y octubre, para su ejecución íntegra durante 2027, conforme al diseño del plan. Agregó que los proyectos se distribuían en siete regiones, con especial énfasis en el combate de incendios forestales, la atención de emergencias y la conectividad de zonas aisladas.

En cuanto a las conservaciones por administración directa, señaló que los recursos eran muy similares a los de 2026, salvo en el subtítulo 29, que disminuía en 30%. Explicó que ese monto permitía, de todos modos, adquirir maquinaria como miniexcavadoras, motoniveladoras y bulldozers, pero resultaba insuficiente para financiar parte de los equipos previstos para las zonas australes e Isla de Pascua. Seguidamente, presentó la distribución del presupuesto por programa, que totalizaba 140.000 millones de pesos, concentrados en los 17 aeropuertos de la red primaria mediante distintos tipos de iniciativas.

Para enfrentar los desafíos de los años siguientes, informó que la Dirección había definido cinco ejes estratégicos, sobre la base de un diagnóstico de toda la red aeroportuaria nacional. El primero, de recuperación de pistas, comprendía conservaciones en seis aeropuertos, entre ellos los de Santiago, Puerto Natales y Punta Arenas. El segundo, de alianza público-privada, incluía obras en Calama y los anteproyectos para las futuras relicitaciones de los aeropuertos de Concepción y de Santiago. El tercero, orientado a la atención de emergencias, incluía iniciativas de apoyo al combate de incendios, definidas en un plan conjunto con la Corporación

Nacional Forestal (CONAF), que priorizaba obras en los aeródromos de Cauquenes, en la Región del Maule; de Chillán, en la Región de Ñuble, y de Victoria y Angol, en la Región de La Araucanía.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó qué obras procedía realizar en los aeródromos El Boldo, de Cauquenes, y de Chillán, considerando que el primero había quedado habilitado en 2025, con iluminación.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, informó que en El Boldo acababa de iniciarse la etapa 3, con un 8% de avance, y que los pavimentos habían quedado concluidos en el contrato anterior.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por la iluminación nocturna.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, confirmó que también estaba concluida y precisó que la etapa siguiente consistía en infraestructura vertical, esto es, edificación destinada a pilotos y a personal de CONAF.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por el aeródromo de Chillán.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, indicó que las obras en el aeródromo de Chillán contemplaban la conservación de pavimentos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, preguntó si ese recinto mantendría su carácter de aeródromo o si se proyectaba su operación comercial, en atención a la idea de un aeropuerto para Ñuble.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, reiteró que se trataba de la conservación de pavimentos y explicó que, por el momento, las aerolíneas habían manifestado no tener interés en abrir nuevas rutas, como ocurría en el caso de Chillán.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, planteó la posibilidad de un aeropuerto para Ñuble y el Maule.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, respondió que ello requeriría ser tratado en coordinación con las líneas aéreas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, sostuvo que, de existir el aeropuerto, las líneas aéreas llegarían.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, explicó que en estos aeródromos se estaba privilegiando la operación de CONAF, dada su ubicación estratégica para el combate de incendios, y que todas las obras en curso se orientaban a ese fin.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, coincidió en la necesidad de esas obras, al igual que la de los puntos de posada, indispensables para la operación en emergencias. Valoró las mejoras al aeropuerto de Punta Arenas, pero hizo presente que su traslado hasta Talca tomaba más tiempo que el del Diputado señor Bianchi hasta su región, y que la dificultad no radicaba en los viajes desde Santiago, sino en los desplazamientos desde otras regiones. Explicó que por ello había consultado por el aeropuerto de Ñuble, respecto del cual existían versiones de que se encontraría en proceso, en circunstancias de que el presupuesto solo contemplaba la conservación del aeródromo.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, confirmó lo anterior y reiteró que la apertura de rutas dependía de la industria.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, hizo notar al Diputado señor Bianchi que en Puerto Natales también se ejecutaba una conservación mayor. Mencionó, asimismo, la conservación de la pista de la Antártica y el mejoramiento y la ampliación del rodaje de Puerto Williams, obras cuya ejecución en zonas aisladas valoró, en especial en la región del Diputado señor Bianchi, atendidos los problemas suscitados en materia de soberanía nacional, cuyo ejercicio también se expresaba por esa vía. Añadió, dirigiéndose a la Senadora señora Gatica, que también había obras en Pichoy.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** destacó la relevancia de la materia y recordó que, como integrante del Senado y Presidente de la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, le había correspondido intervenir en lo relativo a la conectividad de la Región de Ñuble.

Coincidió con la Presidenta en que la conectividad no podía quedar supeditada a las decisiones de las líneas aéreas privadas. Explicó que el traslado aéreo hasta la región que representa tomaba entre tres y cuatro horas, según el vuelo y las escalas, además del tiempo en el aeropuerto, y que un viaje terrestre hasta la región del Maule, con los riesgos de la ruta, demandaba igual o mayor tiempo. En consecuencia, planteó que, ante la falta de interés comercial de los aeropuertos y de las grandes empresas, correspondía mejorar los aeródromos y la calidad de ese servicio, y abordar la materia como una estrategia de conectividad de todo el territorio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, planteó, además, la conveniencia de contar con un aeropuerto más próximo a Santiago. Hizo notar que existían aeropuertos en las inmediaciones de la capital, por lo que no resultaba comprensible el argumento de la distancia mínima de una hora.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, continuó con el cuarto eje, de conectividad de zonas aisladas y soberanía, que concentraba los recursos en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, con iniciativas en la Antártica: la pista, actualmente en ejecución, y un futuro refugio para pasajeros, no incluido en este proyecto de ley, cuyo diseño se encontraba en etapa de finalización.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** mencionó que la empresa Aerovías DAP era la principal prestadora de servicios de turismo antártico, con estándares de nivel mundial. Recordó que, conforme a su modelo de negocio, dicha empresa había planteado en su oportunidad diseñar el recinto de llegada de los turistas. Consultó si la obra estaba ahora a cargo de la Dirección y si, en consecuencia, sería de cargo del Estado.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, confirmó que así era y precisó que el terminal estaría operativo en 2032.

Explicó que esos eran los plazos propios de las obras en la Antártica. Indicó que el diseño estaba concluido y que se efectuaban ajustes de especialidades, tras lo cual correspondían la evaluación ambiental y la licitación. Añadió que las ventanas constructivas antárticas eran muy restringidas, pues solo podía construirse entre noviembre y, en el mejor de los casos, marzo, lo que extendía los plazos y explicaba la duración del cronograma.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** relató que conocía la Antártica, que la había visitado en un par de ocasiones y que, como Presidente de la Comisión de Defensa Nacional del Senado, había concurrido a ella en otras misiones. Sostuvo que Argentina y otros países reclamantes disponían de esa capacidad operativa, de la que Chile seguía careciendo. Atendido el escenario en materia de soberanía descrito por la Presidenta, consultó si ello no justificaba adelantar la obra o si se mantendrían los plazos indicados por la Directora.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, explicó que existía una instalación provisoria, bastante precaria, en la que se atendía a los pasajeros de Aerovías DAP. Precisó que los plazos indicados para el refugio definitivo consideraban las aprobaciones ambientales, de tramitación compleja, y las ventanas constructivas. Agregó que toda edificación en ese territorio resultaba compleja, por la logística de traslado de los materiales y por condiciones muy distintas de las continentales, y que el cronograma

contemplaba todas las etapas de cualquier proyecto, con las particularidades propias de la Antártica.

Luego, reiteró el plazo de 2032 y destacó que el hito más relevante al respecto era la conclusión del diseño.

A continuación, retomó su exposición explicando que el mencionado cuarto eje, centrado principalmente en la soberanía, comprendía obras sobre todo en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena: en la Antártica, en Cerro Castillo y en Puerto Williams. Por último, en el quinto eje, de capacidad, continuidad y estándar de servicio, destacó la construcción del nuevo edificio terminal del aeródromo Pichoy, en la Región de Los Ríos, con un 67% de avance físico; la construcción de calles de rodaje en el aeropuerto de Santiago, y la normalización del aeródromo de Balmaceda.

Conforme a lo anterior, informó que la Dirección contaba con 97 iniciativas a nivel nacional, distribuidas en todo el país. En síntesis, indicó que el proyecto consideraba intervenciones en terminales y pavimentos en el 100% de los aeropuertos con operaciones de aviación comercial, en el 33% de los aeródromos de la red secundaria y en el 31% de los 101 pequeños aeródromos del país, y que destinaba un 42% del subtítulo 31 a proyectos de ampliación y mejoramiento, un 28% a conservación y un 30% a normalización, con lo que abarcaba los cinco ejes estratégicos de la Dirección.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si estas obras incluían recursos del Plan Chile Despega.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, reiteró la valoración positiva de la Dirección respecto de ese plan, que le había permitido incorporar a su subtítulo 31 16 contratos de proyectos listos para licitar, con recomendación satisfactoria, pero que carecían de financiamiento, por lo que lo calificó como una oportunidad muy relevante. Consultada por el monto, precisó que ascendía a 27.000 millones de pesos, que se ejecutarían íntegramente en 2027.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, preguntó si se había estimado el número de puestos de trabajo que se generarían.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, respondió que esos contratos generarían un promedio mensual de 200 empleos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si se conocía la ubicación de los puntos de posada considerados.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, ofreció remitir el detalle. Explicó que su número era menor que en años anteriores, dado el gran volumen ya construido, y que la cartera del Plan Chile Despega contemplaba, al menos, dos en la Región de Magallanes.

A continuación, la **Honorable Diputada señora Nuyado** consultó si, entre los 16 contratos mencionados, se encontraba el aeródromo Cañal Bajo, de Osorno, y en qué situación estaba ese proyecto.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, informó que en Cañal Bajo la Dirección ejecutaba un contrato de conservación mayor de la pista y que, paralelamente, en conjunto con la Dirección General de Concesiones, se había resuelto incorporar ese aeródromo a la Red Sur, concesión que comprendía El Tepual, de Puerto Montt; Cañal Bajo; el de Valdivia, y Mocopulli, de Dalcahue, cuya licitación estaba prevista para 2027.

La **Honorable Diputada señora Weisse**, a propósito de los aeródromos de la red primaria y del 33% de los 12 aeródromos de la red secundaria que serían intervenidos, manifestó su interés en los aeródromos de Lebu, como el de Los Pehuenches, que había tenido algunas intervenciones, y en el de Isla Mocha. Hizo presente que se habían producido numerosos accidentes, algunos asociados a la longitud de las pistas.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, precisó que pertenecían a la red secundaria y que no tenían iniciativas, al menos para 2027.

La **Honorable Diputada señora Weisse** preguntó si se encontraban entre los 36 aeródromos intervenidos de la red secundaria y de pequeños aeródromos.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, señaló que correspondían a esa categoría, pero que no había obras previstas para ellos en 2027.

La **Honorable Diputada señora Weisse** consultó por qué no se las había considerado necesarias.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, respondió que no estaban priorizadas.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez** hizo presente a la Diputada señora Weisse que el presupuesto aún sería objeto de numerosos ajustes, por lo que cabía mantener la expectativa de incorporar mejoras, considerando su incidencia en la inversión pública y en el empleo, y estimó que se trataba de una materia susceptible de un acuerdo transversal.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** solicitó dejar constancia de la situación del aeródromo de Puerto Natales, objeto de amplio debate, en el que habían participado activamente la Directora y el Ministerio, y cuyo significativo deterioro era de público conocimiento. Fundó su petición en la incidencia de ese aeródromo en el turismo de la provincia de Última Esperanza y de Puerto Natales, que recibía 400.000 visitantes al año atraídos por las Torres del Paine. En consecuencia, consultó en qué etapa se encontraba el proyecto, y si se cumplirían los plazos proyectados para su ejecución.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, informó que se habían cumplido todos los plazos presentados cuando la Dirección concurrió con el señor Ministro a exponer el proyecto de conservación mayor de la pista. Precisó que la obra ya se había licitado, que se habían recibido dos ofertas y que el contrato se encontraba en la Contraloría General de la República para su toma de razón. Agregó que se había definido un régimen de trabajo por turnos, de 4x3 y de 5x2, entre el 11 de enero y el 31 de marzo.

El **Honorable Senador señor Ibáñez** consultó por el aeropuerto de Concón. Puntualmente, preguntó en qué etapa se encontraba y si contaba con recursos para 2027, porque entendía que el compromiso era iniciar su construcción ese año, dado que ya disponía de permiso ambiental. Solicitó precisar qué consideraba este proyecto de ley de presupuesto para un proyecto relevante para la región.

La **Directora de Aeropuertos, señora Claudia Carvallo**, explicó que el proyecto aún se encontraba en el proceso de observaciones del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, por lo que no contaba con recomendación satisfactoria y, por esa razón, no figuraba en el presupuesto para 2027. Adelantó que se habían definido fases de construcción y que se priorizarían las obras asociadas a CONAF, con la cual se había elaborado una priorización de 36 iniciativas a nivel nacional, correspondiendo la primera de ellas, en la Región de Valparaíso, al aeródromo Viña del Mar de Concón. Indicó que una vez obtenida la recomendación se definiría una ejecución por fases, dado el elevado monto de la inversión.

Por otra parte, señaló que, al igual que en Ñuble y el Maule, el interés de operar en ese recinto dependería, en definitiva, de las aerolíneas, que hasta el momento habían manifestado preferir sus rutas existentes antes que habilitar nuevos recintos aeroportuarios.

- Puestos en votación los Programas 07 y 37 del Capítulo 02, fueron aprobados por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión, Honorables Senadores señoras Gatica y Vodanovic y señor Núñez, y Honorables Diputados señora Weisse y señor Bianchi.

\- - -

Programa 09
Dirección General de Obras Públicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 36.093.046, lo que implica una variación total de 72,8%, respecto del presupuesto del año en curso.

La explicación y el debate sobre este programa se desarrolló con motivo de la exposición del Capítulo 02, por el señor Director General de Obras Públicas.

- Sometido a votación el Programa 09 "Dirección General de Obras Públicas" del Capítulo 02, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta: el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 10
Fiscalía Ministerio de Obras Públicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 5.007.004, lo que implica una variación total de 5,5%, respecto del presupuesto del año en curso.

En una sesión posterior, la **Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, señora Francisca Morandé**, expuso que el presupuesto de la Fiscalía para 2027 era de continuidad y que aproximadamente el 92% de sus recursos correspondía a gastos en personal, mientras que cerca del 5% se destinaba a bienes y servicios de consumo.

Explicó que uno de los principales desafíos del servicio era enfrentar el incremento de los procedimientos disciplinarios, particularmente los sumarios administrativos derivados de situaciones relacionadas con licencias médicas y denuncias de la Contraloría General de la República. Indicó que ello había aumentado significativamente la carga de trabajo,

puesto que la Fiscalía debía intervenir tanto en la tramitación de los sumarios como en la revisión de los correspondientes informes de legalidad.

Añadió que otro desafío consistía en proporcionar apoyo jurídico a la ejecución del Plan Chile Despega, debido al incremento de los procedimientos de contratación pública y de expropiación asociados a sus proyectos.

Precisó que durante 2026 las expropiaciones habían registrado un aumento de 17% y que, para 2027, además de los 2.500 lotes inicialmente proyectados, se estimaba un incremento de aproximadamente 1.000 lotes relacionado con el referido plan.

Señaló que la Fiscalía debía afrontar esas mayores exigencias con su dotación actual, que se encontraba disminuida, por lo que resultaba necesario reponer las vacantes existentes.

Explicó que, paralelamente, se estaban revisando los procedimientos internos para identificar ineficiencias y aprovechar las disponibilidades de tiempo de los equipos, con el propósito de atender el aumento de la demanda jurídica sin comprometer el funcionamiento del servicio.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si la Fiscalía tenía funcionarios que se acogieran al incentivo al retiro y si los cupos correspondientes serían repuestos.

La **Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, señora Francisca Morandé**, informó que solamente una persona se había acogido al retiro y que su cupo no sería repuesto.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, preguntó cómo se proyectaba enfrentar la mayor carga de trabajo derivada del Plan Chile Despega.

La **Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, señora Francisca Morandé**, explicó que el plan contemplaba 241 contratos, concentrados principalmente en las regiones del Maule, Ñuble, Biobío, La Araucanía y Coquimbo.

Sostuvo que la Fiscalía disponía de capacidades para prestar el apoyo requerido, debido a la preparación de los fiscales regionales y a la posibilidad de coordinar la distribución de tareas entre sus distintos equipos.

Precisó que se estaban revisando los procedimientos para identificar períodos de menor carga de trabajo en determinadas regiones,

con el objeto de aprovechar esas disponibilidades mediante mecanismos de colaboración y reemplazo entre funcionarios de distintos territorios.

A continuación, la **Directora Nacional subrogante de Contabilidad y Finanzas, señora Ithamar Escobar**, expuso que la Dirección de Contabilidad y Finanzas prestaba servicios transversales a los programas presupuestarios del Ministerio de Obras Públicas y que su presupuesto para 2027 tenía un carácter completamente operacional.

En relación con el subtítulo 21, gastos en personal, explicó que se encontraba financiada la totalidad de la dotación efectiva del servicio y que también se contemplaban los recursos necesarios para atender las obligaciones derivadas de la reforma previsional durante 2027.

Respecto del subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, indicó que se trataba de un presupuesto de continuidad, sin variaciones significativas. Destacó que aproximadamente el 54% de esos recursos se destinaba a gastos comunes.

En cuanto al subtítulo 25, íntegros al Fisco, explicó que desde 2025 se habían intensificado las gestiones administrativas de recuperación y cobro de recursos relacionados con licencias médicas, circunstancia que explicaba las variaciones registradas en esa asignación.

Sobre el subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, informó que comprendía principalmente el financiamiento de licencias y soporte informático de Oracle, necesarios para el funcionamiento del Sistema de Contabilidad y Finanzas, SICOF, y del sistema de remuneraciones, ambos de utilización transversal en el Ministerio.

Agregó que también se contemplaba la adquisición de mobiliario, equipos computacionales y equipos de climatización.

Posteriormente, se refirió a los principales desafíos de gestión previstos para 2027. Destacó la implementación y masificación de la orden de pago electrónica y la firma electrónica avanzada, herramientas destinadas a reducir los tiempos de procesamiento de pagos, disminuir la utilización de papel y reducir las necesidades de almacenamiento de documentación física. Asimismo, indicó que se buscaba fortalecer la integración de los sistemas informáticos con organismos externos, especialmente el Servicio de Impuestos Internos, la Dirección del Trabajo y el Poder Judicial, en este último caso para facilitar los procedimientos asociados al pago de expropiaciones.

Añadió que otro objetivo consistía en reforzar los mecanismos de control interno y elevar los estándares de integridad y probidad en los

procesos desarrollados por la Dirección, conforme a los lineamientos establecidos por las autoridades ministeriales.

Finalmente, señaló que el servicio procuraría fortalecer su gobernanza de datos.

A continuación, la **Presidenta de la Subcomisión Mixta, Honorable Senadora señora Vodanovic** dispuso votar el programa:

- Sometido a votación el Programa 10 “Fiscalía Ministerio de Obras Públicas” del Capítulo 02, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta: el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

En una sesión posterior, celebrada el **19 de octubre de 2026**, la Subcomisión se abocó al análisis de la incidencia de los presupuestos ministeriales en la situación laboral del país. Con este propósito, se invitó a exponer a dos profesores:

El **profesor señor Álvaro García** explicó que su exposición tenía por objeto examinar el efecto sobre el empleo de la inversión contemplada en el proyecto de Ley de Presupuestos del Ministerio de Obras Públicas para 2027.

Indicó que, para elaborar sus estimaciones, había utilizado la desagregación presupuestaria de 2027 y su comparación con 2026, proporcionadas por la Subcomisión. Añadió que había extendido el ejercicio a ejercicios anteriores, con el propósito de disponer de una perspectiva más amplia sobre la evolución de la inversión y sus efectos laborales.

Explicó que había utilizado dos fuentes principales de información para estimar la generación de empleo.

La primera correspondía a un estudio del Centro de Microdatos de la Universidad de Chile, contratado por el Ministerio de Obras Públicas en 2024, que había examinado cerca de 11.000 contratos de obras públicas para estimar su efecto sobre el empleo directo. Señaló que ese estudio había permitido construir indicadores sobre la cantidad de puestos de trabajo generados por distintos tipos de inversión del Ministerio, considerando sus características y montos.

Precisó que el empleo directo constituía solamente una parte del empleo total asociado a un proyecto de inversión. Explicó que también debía

considerarse el empleo indirecto, generado mediante la contratación de proveedores, y el empleo inducido, derivado del gasto efectuado por quienes recibían remuneraciones de esas actividades.

Para estimar esos efectos adicionales, indicó que había recurrido a estudios del Banco Central de Chile y de la Dirección de Presupuestos sobre los multiplicadores asociados a la inversión pública.

Advirtió que los efectos estimados variaban significativamente según el tipo de proyecto y que, al no disponer de información suficientemente desagregada de cada iniciativa, había utilizado un valor promedio para calcular el empleo indirecto e inducido.

Reconoció que esa simplificación introducía limitaciones metodológicas y que el cálculo podría perfeccionarse mediante antecedentes más específicos. Sin embargo, sostuvo que los supuestos utilizados eran comunes a los distintos años examinados, por lo que las comparaciones interanuales conservaban utilidad.

A continuación, presentó los resultados consolidados de sus estimaciones para el período 2022-2027.

Explicó que, para 2027, la inversión del Ministerio permitiría generar aproximadamente 29.299 empleos directos y un efecto total estimado de 54.204 empleos, considerando los componentes directos, indirectos e inducidos. Indicó que esa cifra superaba la estimación de 51.082 empleos correspondiente a 2026, pero se situaba por debajo de los 61.912 empleos estimados para 2025.

Posteriormente, distinguió entre el empleo total asociado a la inversión y su efecto neto sobre la ocupación.

Explicó que el cálculo de empleo se efectuaba mensualizando y anualizando los efectos de la inversión, de manera que un proyecto que mantuviera un nivel de ejecución semejante entre dos años podía sostener puestos de trabajo existentes sin generar necesariamente nuevas ocupaciones.

Como ejemplo, señaló que, si una iniciativa mantenía durante dos ejercicios un mismo volumen de inversión y de trabajadores, su contribución al nivel de empleo continuaba siendo relevante, pero el efecto neto de un año respecto del anterior podía ser nulo.

Precisó que esa distinción permitía evitar que la continuidad de los mismos puestos de trabajo fuera interpretada como una creación adicional de empleo.

Sobre esa base, estimó que el presupuesto de inversión para 2027 produciría un incremento neto de aproximadamente 3.122 empleos respecto de 2026.

Añadió que las estimaciones mostraban variaciones de distinto signo durante el período examinado. Mencionó una reducción neta aproximada de 2.616 empleos en 2023, un incremento de 5.790 en 2024, otro de 8.764 en 2025 y una disminución de 10.830 en 2026.

Enseguida, presentó el efecto estimado de las distintas categorías de inversión sobre el empleo directo.

Explicó que los resultados del estudio del Centro de Microdatos evidenciaban diferencias importantes entre los servicios y tipos de obras, destacando especialmente la construcción vial como una de las actividades que generaban mayor empleo por monto invertido.

Indicó que la conservación vial también tenía una contribución significativa, aunque inferior a la correspondiente a las obras de construcción.

Sostuvo que la elevada participación presupuestaria de la Dirección de Vialidad resultaba coherente con el objetivo de favorecer la generación de empleo, atendida la intensidad de mano de obra de sus proyectos.

Precisó que, en el ejercicio realizado, las inversiones agrupadas bajo la categoría de Vialidad concentraban aproximadamente el 87% del empleo directo estimado para la cartera del Ministerio.

Destacó que esa proporción reflejaba tanto la magnitud de los recursos comprometidos como los mayores coeficientes de empleo asociados a las obras viales.

Finalmente, formuló tres advertencias metodológicas sobre los resultados presentados.

En primer término, señaló que era necesario distinguir con mayor precisión las inversiones destinadas a construcción de aquellas correspondientes a conservación, debido a que ambas actividades presentaban distintos efectos sobre el empleo.

Explicó que la falta de una desagregación suficiente lo había obligado a utilizar supuestos que podían sobreestimar la generación de puestos de trabajo.

En segundo lugar, reconoció que había asimilado las inversiones en concesiones a la categoría de Vialidad, pese a que su ejecución y características técnicas no necesariamente correspondían a las de las obras sectoriales ordinarias.

Indicó que esa decisión podía introducir una sobreestimación y que resultaría preferible disponer de información específica sobre la mano de obra asociada a los contratos de concesión.

Como tercera limitación, advirtió que el estudio del Centro de Microdatos no permitía afirmar que existiera una relación estrictamente lineal entre el incremento de los recursos invertidos y la generación de empleo.

Precisó que duplicar la inversión en una determinada categoría no significaba necesariamente duplicar el número de trabajadores asociados a ella.

Por esas razones, propuso disponer de información más detallada sobre los tipos de obras considerados en el presupuesto, diferenciando construcción y conservación, y utilizar datos específicos para estimar los efectos laborales de las concesiones.

Agregó que esos antecedentes permitirían actualizar y perfeccionar las proyecciones durante la tramitación legislativa del proyecto de Ley de Presupuestos.

Concluyó que, pese a las limitaciones señaladas, la utilización de criterios metodológicos comunes para los distintos ejercicios permitía efectuar comparaciones razonables sobre la evolución del empleo asociado a la inversión del Ministerio.

El **profesor señor Jorge Rivera**, explicó que su exposición complementaría los antecedentes proporcionados por el profesor García, particularmente en relación con la metodología y las características de los estudios desarrollados por el Centro de Microdatos.

Precisó que había sido responsable de la investigación utilizada para estimar la relación entre la inversión del Ministerio de Obras Públicas y la generación de empleo.

Explicó que el estudio se había desarrollado inicialmente en 2022, en el contexto de la pandemia de COVID-19, con el propósito de examinar la capacidad de la inversión pública en infraestructura para contribuir a la recuperación del empleo. Añadió que la investigación había sido complementada en 2024 con antecedentes adicionales y mejoras en la calidad de la información disponible.

Recordó que la utilización de obras públicas como instrumento de política económica para generar empleo tenía antecedentes históricos y mencionó experiencias internacionales y nacionales de programas de inversión y empleo.

Señaló que el Ministerio de Obras Públicas contaba con una base de información especialmente valiosa para ese análisis: el Sistema de Administración Financiera, SAFI, que contenía antecedentes de contratos y ejecución presupuestaria desde aproximadamente 2007.

Explicó que dicha base había sido ampliada y sistematizada progresivamente y que, hacia 2024, reunía un volumen considerable de registros mensuales relacionados con estudios, consultorías y obras de infraestructura.

Destacó que los antecedentes incluían información sobre los pagos efectuados a los contratistas y la mano de obra directa declarada por las empresas, en algunos casos desagregada según trabajadores calificados, semicalificados y no calificados.

Sostuvo que esa información permitía desarrollar estimaciones econométricas sobre la relación entre los montos de inversión y el empleo, utilizando antecedentes efectivos de contratos ejecutados.

Luego, precisó que la investigación se había concentrado principalmente en obras de construcción y conservación financiadas mediante inversión sectorial directa, y no en estudios ni en proyectos desarrollados bajo el sistema de concesiones. Explicó que las concesiones presentaban características diferentes de las obras sectoriales ordinarias, tanto por su magnitud como por las tecnologías, los equipos y los procesos constructivos utilizados. Señaló que una obra concesionada de gran escala podía utilizar maquinaria especializada y sistemas de construcción de elevada productividad, mientras que una obra sectorial de menor dimensión podía requerir proporcionalmente más trabajadores para desarrollar actividades similares.

Por ello, advirtió que aplicar indistintamente los coeficientes de empleo de obras sectoriales a grandes concesiones podía producir estimaciones poco representativas.

En cuanto a la metodología, explicó que el estudio había estimado coeficientes destinados a relacionar cada millón de pesos invertido con la cantidad de trabajo generado, expresada en unidades de empleo mensual.

Precisó que la unidad de análisis correspondía al trabajo desarrollado por una persona durante un mes y que, mediante su

agregación, era posible calcular el empleo asociado a un contrato durante toda su ejecución.

Indicó que los coeficientes variaban según el servicio responsable y la naturaleza de las obras, distinguiendo especialmente entre construcción, ampliación, mejoramiento y conservación.

Añadió que la estimación había utilizado información depurada a nivel de contratos y diversas pruebas estadísticas de robustez, con el propósito de verificar la consistencia de los resultados.

Destacó que la disponibilidad de información detallada del Ministerio permitía obtener coeficientes más específicos que aquellos derivados exclusivamente de agregados sectoriales o de las cuentas nacionales. Señaló que también se había contrastado la investigación con estudios internacionales y con antecedentes de la Dirección de Presupuestos. Asimismo, indicó que los resultados presentaban diferencias territoriales, puesto que la relación entre inversión y empleo no era idéntica en todas las regiones o macrozonas del país. Sin embargo, explicó que los coeficientes agregados utilizados por el Ministerio constituían estimaciones razonables y estadísticamente consistentes para proyectar el empleo asociado a su inversión sectorial.

Enseguida, abordó las limitaciones prácticas de utilizar esa información para responder a situaciones de desempleo o crisis económicas.

Sostuvo que una de las principales dificultades consistía en la anticipación, debido a que la programación y ejecución de proyectos de infraestructura requería estudios, autorizaciones, contratación y otras etapas que impedían generar empleo inmediatamente después de decidir una inversión. Explicó que, para enfrentar mediante obras públicas una crisis laboral determinada, habría sido necesario contar anticipadamente con proyectos preparados y con recursos disponibles para ejecutarlos.

Agregó que no resultaba sencillo prever las crisis ni modificar rápidamente la programación de las obras, especialmente cuando debían cumplirse procedimientos administrativos y técnicos.

Recalcó que la investigación permitía cuantificar el efecto de la inversión pública sobre el empleo, pero no resolvía por sí misma las decisiones de planificación ni los problemas institucionales necesarios para acelerar la ejecución.

Posteriormente, destacó que el Ministerio había avanzado en la recopilación de información sobre la composición de la mano de obra, distinguiendo trabajadores calificados, semicalificados y no calificados.

Añadió que también se habían incorporado antecedentes relativos a la participación de hombres y mujeres, con el propósito de permitir análisis más específicos y, eventualmente, orientar políticas de empleo hacia determinados grupos.

Por otra parte, sostuvo que los estudios del Ministerio contaban con información particularmente completa, en comparación con otros ejercicios que habían utilizado datos más agregados.

Mencionó una estimación desarrollada por la Dirección de Presupuestos alrededor de 2020 y señaló que sus resultados eran considerablemente más optimistas que los obtenidos mediante la información efectiva de contratos del Ministerio.

Indicó que algunas estimaciones de ese tipo podían llegar a resultados aproximadamente cuatro veces superiores a los calculados con la metodología presentada.

Finalmente, reiteró que los coeficientes elaborados por el Centro de Microdatos correspondían a obras sectoriales del Ministerio de Obras Públicas y que no resultaba apropiado extenderlos automáticamente a las concesiones, debido a las diferencias en sus modalidades de ejecución y utilización de mano de obra.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si, conforme a los antecedentes presentados, podía concluirse que la inversión del Ministerio de Obras Públicas generaría menos empleo durante 2027 que en 2025.

El **profesor señor Álvaro García** confirmó que sus cálculos, con las limitaciones metodológicas previamente explicadas, indicaban que la inversión del Ministerio durante 2027 produciría un nivel de empleo inferior al estimado para 2025.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, preguntó al profesor Rivera si compartía esa conclusión.

El **profesor señor Jorge Rivera** aclaró que no había examinado los montos efectivos del subtítulo 31 del proyecto de Ley de Presupuestos para 2027 ni su evolución en términos reales.

Explicó que, si la inversión efectivamente disminuía en términos reales respecto de 2025, los coeficientes estimados por el estudio permitían prever una reducción del empleo asociado a esas obras. Sin embargo, sostuvo que debía distinguirse entre el nivel total de empleo y su variación.

Precisó que no analizó los antecedentes presupuestarios necesarios para confirmar la magnitud de la diferencia señalada por el profesor García.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó a ambos expositores sobre propuestas para mejorar el efecto sobre el empleo del presupuesto presentado por el Gobierno.

Manifestó su preocupación por la falta de certeza respecto de la oportunidad en que comenzarían a generarse los puestos de trabajo, la magnitud de las estimaciones y las posibilidades de orientar las inversiones hacia grupos especialmente afectados por el desempleo. Mencionó particularmente la situación de las mujeres y los jóvenes, respecto de quienes estimaba necesario desarrollar instrumentos de generación de empleo más focalizados.

Consultó qué modificaciones podrían considerarse durante la discusión presupuestaria, atendida la presencia de las autoridades y equipos técnicos del Ministerio de Obras Públicas.

El **Honorable Senador señor Celis** consultó al profesor García si sus cálculos sobre generación de empleo habían incorporado los recursos del Plan Chile Despega, destinado a promover nuevas contrataciones mediante inversiones en obras públicas y otras instituciones.

El **profesor señor Álvaro García** explicó que había utilizado la información presupuestaria remitida por la Subcomisión y que, según entendía, los recursos del Plan Chile Despega se encontraban incorporados en la propuesta de inversión del Ministerio de Obras Públicas para 2027.

Aclaró que no podía confirmar de manera independiente esa inclusión, por lo que correspondía a las autoridades ministeriales precisar el alcance de los antecedentes considerados.

En relación con las propuestas para aumentar la generación de empleo, sostuvo que existían dos alternativas principales: la primera consistía en incrementar los recursos destinados a inversión, mientras que la segunda suponía modificar la composición del gasto para priorizar proyectos con mayor intensidad de mano de obra.

Manifestó que, según sus estimaciones, el proyecto de presupuesto ya había utilizado adecuadamente esta segunda alternativa, al concentrar parte importante del incremento de recursos en las categorías de inversión que presentaban mayores efectos laborales.

Por ello, estimó que una expansión adicional de la generación de empleo mediante el Ministerio requeriría principalmente aumentar el presupuesto de inversión.

Sin embargo, advirtió que existía una percepción sobredimensionada sobre la capacidad de las obras públicas para generar empleo a escala nacional. Sostuvo que, incluso incrementando los recursos y mejorando su distribución entre proyectos, el efecto sobre la ocupación total del país sería relativamente reducido.

En consecuencia, planteó que una estrategia nacional destinada a enfrentar el desempleo debía incorporar medidas que excedieran las competencias y posibilidades del Ministerio de Obras Públicas, sin desconocer la contribución positiva de sus inversiones.

El **profesor señor Jorge Rivera** complementó la respuesta y explicó que el estudio permitía distinguir la participación de trabajadores calificados, semicalificados y no calificados en los proyectos sectoriales del Ministerio.

Indicó que las obras de construcción y conservación de Vialidad eran las que presentaban mayor contribución a la generación de empleo directo.

Precisó que aproximadamente el 30% de la mano de obra considerada en esas estimaciones correspondía a trabajadores no calificados, segmento que podía ofrecer oportunidades laborales para jóvenes sin formación especializada.

En cuanto a la participación femenina, señaló que la información disponible hasta 2024 todavía no permitía efectuar estimaciones suficientemente confiables para determinar con precisión los efectos del presupuesto sobre el empleo de las mujeres. Agregó que el Ministerio había comenzado a incorporar esa desagregación en sus bases de datos, pero que desconocía si los antecedentes más recientes permitían realizar un análisis detallado.

Por otra parte, destacó que el Ministerio contaba con una planificación de infraestructura de mediano y largo plazo, con carteras de proyectos y antecedentes técnicos que permitían identificar necesidades de inversión para períodos de diez o veinte años. Valoró especialmente el conocimiento acumulado por los equipos de ingeniería de Vialidad sobre las condiciones de los caminos y los requerimientos de conectividad en las distintas regiones.

Sostuvo que esa capacidad de planificación podía contribuir a seleccionar y preparar con anticipación proyectos que permitieran responder con mayor rapidez a futuras necesidades de empleo.

Añadió que, además del efecto directo sobre la contratación de trabajadores, las obras públicas generaban beneficios económicos más amplios al mejorar las condiciones para desarrollar otras actividades productivas.

Mencionó la reducción de los costos de transporte, la posibilidad de trasladar productos agrícolas desde territorios anteriormente aislados, el mejoramiento de la infraestructura portuaria y las facilidades para la actividad de las caletas pesqueras.

Asimismo, destacó los efectos de las inversiones sobre la calidad de vida, la recuperación de espacios y la valorización de terrenos afectados por deficiencias de infraestructura.

Sostuvo que esos beneficios indirectos podían ser muy significativos y que no necesariamente quedaban recogidos en las estimaciones de empleo asociadas exclusivamente a la ejecución material de las obras.

Por ello, consideró que existía un amplio espacio para continuar desarrollando infraestructura pública, atendidas las necesidades pendientes y la disponibilidad de proyectos técnicamente identificados por el Ministerio.

El **Honorable Senador señor Núñez** sostuvo que el debate sobre la generación de empleo mediante inversión pública debía situarse en el contexto del elevado desempleo nacional.

Indicó que el país registraba cerca de un millón de personas desocupadas y manifestó que no había observado proyecciones económicas que anticiparan una recuperación significativa durante el primer semestre de 2027.

Señaló que algunos análisis más optimistas situaban una mejoría hacia fines de ese año, pero advirtió que las personas desempleadas enfrentaban necesidades inmediatas y que muchas ya habían agotado sus prestaciones del seguro de cesantía.

En ese contexto, planteó que el Estado debía desempeñar un papel relevante en la generación de oportunidades laborales, sin desconocer la importancia de la inversión privada. Indicó que, de acuerdo con los antecedentes que manejaba, la inversión pública había representado aproximadamente el 14% de la inversión total de Chile durante 2025. Sostuvo que esa participación demostraba que las decisiones

presupuestarias podían tener efectos relevantes sobre la actividad económica y el empleo.

A continuación, manifestó que la evaluación del proyecto de Ley de Presupuestos debía considerar una base de comparación consistente.

Explicó que, a su juicio, correspondía comparar la propuesta de 2027 con la Ley de Presupuestos inicialmente aprobada por el Congreso Nacional para 2026.

Sobre esa base, sostuvo que la inversión pública total contemplaba un crecimiento de cerca de un 1,6%.

Mencionó un cuadro presentado por la Oficina Parlamentaria de Presupuestos del Senado, según el cual la inversión del Ministerio de Vivienda y Urbanismo aumentaba aproximadamente 6%, mientras que la del Ministerio de Obras Públicas lo hacía en 4,5%.

Sin embargo, advirtió que otras áreas registraban disminuciones considerables, entre ellas Educación, con una caída de 27%, y Salud, con una reducción de 2,5%. Manifestó especial preocupación por la disminución de la inversión en infraestructura educacional, atendidas las necesidades de reposición y mejoramiento de escuelas y liceos públicos, particularmente en la Región de Coquimbo.

También destacó la reducción de aproximadamente 9,4% en la inversión de los gobiernos regionales, situación que vinculó con las inquietudes manifestadas por los gobernadores regionales durante la discusión presupuestaria.

Sostuvo que esa disminución podía afectar especialmente a las comunas pequeñas, donde los gobiernos regionales financiaban proyectos que no siempre eran atendidos por los servicios de la Administración central.

Finalmente, compartió la necesidad de examinar cómo aumentar el impacto de la inversión del Ministerio de Obras Públicas sobre el empleo, pero advirtió que esa evaluación debía complementarse con una revisión de las disminuciones previstas en otros sectores y en los presupuestos regionales.

El **Honorable Senador señor Calisto** valoró las exposiciones académicas y manifestó que resultaba importante precisar los antecedentes utilizados en las estimaciones de empleo.

Observó que el profesor García había reconocido limitaciones en la información disponible y estimó conveniente que el Ministerio proporcionara antecedentes adicionales, considerando que se trataba de

información presupuestaria que debía encontrarse disponible para su examen.

Luego, sostuvo que el incremento de aproximadamente 4,5% en el presupuesto de inversión del Ministerio de Obras Públicas constituía una señal positiva, especialmente en el contexto económico nacional e internacional. Destacó que la propuesta presupuestaria priorizaba áreas como Vialidad, cuyos proyectos presentaban una elevada capacidad de contratación de trabajadores.

En relación con el desempleo, reconoció que el país registraba cifras cercanas al millón de personas desocupadas, pero sostuvo que esa situación no se había originado exclusivamente durante los meses anteriores. Planteó que Chile arrastraba aproximadamente una década de crecimiento económico promedio cercano al 2%, acompañado de tasas de desempleo persistentemente elevadas, por lo que consideraba necesario modificar esa tendencia estructural.

Manifestó su expectativa de que las medidas de inversión y reactivación económica contribuyeran a mejorar las oportunidades laborales, especialmente entre jóvenes y mujeres.

A continuación, abordó los mecanismos de contratación de obras públicas y destacó las disposiciones que permitían adelantar proyectos y facilitar determinadas modalidades de licitación y contratación. Mencionó las reglas relacionadas con los umbrales de 30.000 unidades tributarias mensuales para determinadas contrataciones directas o licitaciones privadas, y de 75.000 unidades tributarias mensuales para licitaciones públicas.

Sostuvo que, además de aumentar los recursos disponibles, era indispensable agilizar los procedimientos administrativos para que las inversiones se tradujeran efectivamente en contratos y obras ejecutadas.

Explicó que los procesos de licitación, las observaciones técnicas, los diseños y las adjudicaciones podían retrasar considerablemente la materialización de proyectos que ya contaban con financiamiento.

Posteriormente, se refirió a reuniones sostenidas con representantes de la Cámara Chilena de la Construcción sobre las modificaciones introducidas al decreto supremo Nº 75, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, que regula los contratos de obras públicas.

Recordó que, durante el período comprendido entre 2023 y 2026, se había permitido excepcionalmente que empresas inscritas en determinadas categorías pudieran participar en licitaciones correspondientes a categorías superiores. Detalló que esa medida había surgido en el contexto de las dificultades económicas y de contratación asociadas a la pandemia y

que, según los antecedentes recibidos, había producido resultados positivos en las regiones.

Sostuvo que facilitar la participación de constructoras regionales contribuía a generar empleo local, puesto que las grandes empresas que desarrollaban proyectos fuera de sus regiones de origen habitualmente trasladaban sus propios equipos y trabajadores.

Añadió que en determinados territorios no existía una oferta suficiente de grandes empresas constructoras, lo que dificultaba la ejecución de proyectos cuando las exigencias de inscripción y contratación impedían participar a firmas de menor tamaño.

Por ello, solicitó considerar la mantención de la medida excepcional que permitía ampliar la participación de empresas regionales en los procedimientos de licitación.

Como ejemplo de las dificultades administrativas, mencionó la situación del Gobierno Regional de Aysén, que en ocasiones había debido devolver recursos por no lograr ejecutarlos dentro del ejercicio presupuestario. Explicó que esas circunstancias podían obedecer a demoras en licitaciones y adjudicaciones, y no necesariamente a una falta de proyectos o de voluntad para invertir.

Finalmente, consultó a los expositores y a las autoridades del Ministerio si existían alternativas para flexibilizar y agilizar los procedimientos, particularmente mediante la continuidad del mecanismo excepcional contemplado en el decreto supremo Nº 75.

El **Honorable Senador señor Núñez** reiteró que el debate presupuestario debía considerar las necesidades de infraestructura de los servicios sanitarios rurales de la Región de Coquimbo, entre ellas las dificultades de abastecimiento de las localidades de Combarbalá y la utilización de las aguas del embalse Valle Hermoso.

Sin embargo, precisó que esas materias podían examinarse posteriormente, durante la presentación de la Dirección de Obras Hidráulicas.

A continuación, manifestó su disconformidad con el incumplimiento de un compromiso que, según indicó, el Gobierno había adquirido con los parlamentarios de la Región de Coquimbo para entregar un catastro de los daños ocasionados por los temporales.

Recordó que había abordado esa solicitud con el Ministro de Obras Públicas durante una sesión anterior y señaló que, transcurrida la

semana de receso legislativo, todavía no se había proporcionado la información comprometida.

Reconoció que el catastro podía continuar aumentando debido a nuevas precipitaciones y al deterioro de algunas reparaciones de emergencia, pero sostuvo que esa circunstancia no justificaba la falta de antecedentes sobre los daños ya identificados.

Relató que había visitado la ruta D-427, en el sector de Tongoy-Tambillos, donde los vecinos habían financiado con sus propios recursos la construcción de un badén provisorio de tierra, con aportes cercanos a 1.700.000 pesos y la colaboración de dos empresas agrícolas. Agregó que, en otro sector de la misma ruta, había constatado aproximadamente 80 metros de camino socavado, con una pista gravemente afectada y señalización provisoria insuficiente para advertir el riesgo a los conductores. Sostuvo que esas condiciones podían provocar accidentes graves, especialmente durante la noche, y destacó que la ruta constituía una alternativa estratégica de conectividad ante eventuales interrupciones de la Ruta 5 Norte entre La Serena y Coquimbo.

También recordó que la Alcaldesa de Río Hurtado había denunciado la interrupción de cuatro puentes de la comuna, sin contar con información suficiente sobre los plazos previstos para su reparación definitiva.

Explicó que las soluciones provisorias mediante badenes de tierra podían ser nuevamente destruidas por futuras crecidas de quebradas y cauces.

Manifestó que los parlamentarios necesitaban entregar respuestas concretas a las comunidades afectadas y que no podían limitarse a confiar en que la propuesta presupuestaria contemplaría las soluciones necesarias.

Por ello, exigió que el Ministerio identificara individualmente las obras de reconstrucción previstas para la Región de Coquimbo y sus respectivos costos.

Aclaró que no bastaba con disponer de una nómina de daños, puesto que también era indispensable conocer las soluciones técnicas, los estándares de seguridad que se aplicarían y los recursos necesarios para ejecutarlas.

Finalmente, reiteró que no se encontraba en condiciones de aprobar el presupuesto de Vialidad sin contar con certeza respecto de las intervenciones de reconstrucción comprometidas para la región.

Posteriormente, la **Honorable Senadora señora Gatica** manifestó su preocupación por la eventual eliminación de la disposición transitoria que permitía a las empresas inscritas en el Registro de Obras Menores del Ministerio de Obras Públicas participar en licitaciones de mayor cuantía.

Recordó que esa medida había posibilitado que constructoras de menor tamaño postularan a proyectos de hasta 20.000 unidades tributarias mensuales, equivalentes aproximadamente a 1.400 millones de pesos.

Indicó que, si dejaba de aplicarse, esas empresas podrían quedar limitadas a licitaciones de hasta 10.500 unidades tributarias mensuales, equivalentes aproximadamente a 700 millones de pesos.

Sostuvo que esa modificación reduciría considerablemente sus posibilidades de participar en proyectos del Ministerio de Obras Públicas, atendido que numerosas iniciativas superaban esos montos.

Como ejemplo, mencionó que la ejecución de determinados proyectos de agua potable rural podía requerir inversiones de entre 800 millones y más de 1.000 millones de pesos, dependiendo de su dimensión y número de arranques.

Explicó que las constructoras pequeñas de regiones habían utilizado durante aproximadamente cuatro años la disposición excepcional para desarrollar obras de mayor magnitud, contribuyendo a la inversión pública y a la generación de empleo local. En ese sentido, manifestó que representantes de empresas constructoras de Los Ríos y de otras regiones le habían transmitido su incertidumbre respecto de la continuidad de esa posibilidad.

Advirtió que restringirla podía beneficiar principalmente a empresas de mayor tamaño y afectar la supervivencia de las constructoras regionales.

Por esas razones, solicitó al Ministro revisar la decisión de no mantener la disposición transitoria y evaluar alternativas que permitieran conservar las oportunidades de contratación de las empresas pequeñas, considerando la situación del empleo y las dificultades económicas que enfrentaban los territorios.

El **Honorable Senador señor Celis** compartió la preocupación expresada por los Senadores señores Calisto y la Senadora señora Gatica respecto de la participación de las empresas regionales en las licitaciones de obras públicas.

Señaló que la Cámara Chilena de la Construcción había transmitido inquietudes semejantes a distintos parlamentarios,

particularmente sobre las disposiciones presupuestarias y reglamentarias que incidían en la programación y adjudicación de contratos.

Destacó la importancia de acelerar los procedimientos de licitación para que las inversiones permitieran generar empleo con mayor oportunidad.

Agregó que debía prestarse especial atención a los proyectos que la Cámara Chilena de la Construcción denominaba “proyectos detonantes”, caracterizados por requerir inversiones importantes, pero también por su capacidad para generar mejores condiciones de desarrollo económico en las regiones.

Mencionó entre esas iniciativas el proyecto de mejoramiento de la ruta Freire-Pucón, en la Región de La Araucanía, y proyectos de conectividad relevantes para las regiones del Biobío y Aysén.

Solicitó que las autoridades del Ministerio explicaran cómo se estaban considerando esas obras estratégicas y qué medidas podían adoptarse para facilitar su avance.

El **profesor señor Álvaro García** aclaró que la inversión propuesta para 2027 aumentaba respecto de 2026, pero disminuía al compararla con 2025.

Sostuvo que resultaba importante examinar un período más amplio, puesto que 2026 había sido un año particularmente inusual debido a la reducción significativa de la inversión del Ministerio de Obras Públicas.

En relación con el desempleo, compartió que se trataba de un problema persistente, pero destacó que durante el último período se había producido un incremento considerable, superior a un punto porcentual. Añadió que, por primera vez desde la pandemia, se registraba una destrucción neta de puestos de trabajo.

Respecto de las medidas destinadas a agilizar la inversión, mencionó la ley Nº 21.770, que establece una ley marco de autorizaciones sectoriales e introduce modificaciones a los cuerpos legales que indica. Sostuvo que ese instrumento podía contribuir significativamente a reducir los plazos de implementación de los proyectos, atendida la importancia que los procedimientos de autorización tenían para las decisiones de inversión. Sin embargo, advirtió que habían vencido los plazos legales establecidos para dictar determinados decretos necesarios para su aplicación y que el Ejecutivo todavía no los había expedido.

Estimó que avanzar en esa implementación constituía una medida inmediata para mejorar las condiciones de ejecución de las inversiones.

Asimismo, reiteró la conveniencia de perfeccionar las estimaciones de empleo mediante información más detallada sobre las obras incluidas en el presupuesto, tarea para la cual consideró que el Ministerio disponía de mejores antecedentes que los utilizados en su ejercicio.

Finalmente, coincidió con el profesor Rivera en que la evaluación del impacto económico de las obras públicas no debía limitarse al empleo directo e indirecto generado durante su construcción. Sostuvo que también debía considerarse su capacidad para facilitar nuevas inversiones y dinamizar otras actividades económicas, efectos que podían resultar especialmente relevantes para el desarrollo del país.

El **profesor señor Jorge Rivera** explicó que no contaba con antecedentes suficientes para pronunciarse sobre las disposiciones legales y reglamentarias específicas que regulaban los procedimientos de contratación de obras públicas.

Sin embargo, advirtió que las modificaciones destinadas a acelerar las contrataciones debían evaluarse cuidadosamente, puesto que una flexibilización excesiva de las exigencias podía generar incentivos inadecuados y consecuencias desfavorables en el largo plazo.

Como ejemplo, señaló que reducir los estándares exigidos a las empresas constructoras podía permitir una respuesta más rápida durante una emergencia, pero también generar problemas posteriores si las reglas excepcionales permanecían vigentes una vez superada la contingencia.

Sostuvo que las decisiones de esa naturaleza requerían distinguir entre la urgencia de ejecutar obras y la necesidad de mantener condiciones adecuadas de calidad y cumplimiento contractual.

Por otra parte, reiteró que el Ministerio de Obras Públicas contaba con un conocimiento detallado de las necesidades de infraestructura del país y con carteras de proyectos desarrolladas durante varios años.

Estimó que existían iniciativas de menor envergadura que podían ejecutarse con mayor rapidez, sin necesidad de modificar sustancialmente las exigencias de contratación.

Explicó que esos proyectos podían no presentar la magnitud ni el impacto individual de las grandes obras, pero que, en conjunto, podían contribuir a atender necesidades territoriales y generar empleo.

Distinguió esas inversiones sectoriales de los grandes proyectos de concesiones, que respondían a modalidades de evaluación, financiamiento y ejecución diferentes.

Finalmente, planteó que el Ministerio debía aprovechar su cartera de proyectos disponibles y técnicamente preparados para responder a las necesidades de inversión y empleo.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, expuso algunas consideraciones sobre la política de inversión del Ministerio y su relación con la generación de empleo.

En primer término, explicó que tanto la cartera presupuestaria ordinaria como los proyectos del Plan Chile Despega se encontraban orientados a ejecutar infraestructura con impacto social y, al mismo tiempo, favorecer obras intensivas en mano de obra. Recalcó que el propósito no consistía exclusivamente en desarrollar programas de empleo, sino en avanzar en proyectos de infraestructura que proporcionaran beneficios concretos a la población. Señaló que varias de esas iniciativas ya contaban con estudios avanzados y con recomendación satisfactoria, pero no habían podido comenzar su ejecución por limitaciones presupuestarias. Mencionó entre ellas proyectos de agua potable, bordes costeros, vialidad, conectividad y puentes.

Agregó que la distribución de las inversiones debía considerar las particularidades de cada región y sus necesidades de infraestructura y empleo.

En segundo término, formuló observaciones sobre las estimaciones presentadas por el profesor García.

Indicó que la propia serie histórica mostraba una contracción del empleo durante 2023, con una reducción estimada de aproximadamente 2.600 puestos de trabajo, por lo que no se trataba de la primera disminución registrada en el período examinado. Añadió que las estimaciones dependían de determinados supuestos estadísticos que, aun cuando podían resultar razonables, requerían considerar sus márgenes de incertidumbre y otras características de los modelos utilizados. Mencionó especialmente las diferencias regionales, sectoriales y de composición de género, que no habían sido incorporadas con suficiente detalle en el ejercicio presentado.

Destacó que las obras de construcción vial presentaban una intensidad de mano de obra aproximadamente 3,5 veces superior a la de determinadas categorías de infraestructura, conforme a los coeficientes expuestos.

Sostuvo que esas diferencias constituían antecedentes relevantes para orientar la inversión y evaluar sus efectos sobre el empleo en cada territorio.

Finalmente, solicitó que el Subsecretario de Obras Públicas complementara la información sobre el régimen de inscripción y clasificación de empresas contratistas, atendidas las inquietudes planteadas por los parlamentarios.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, explicó que la existencia del Registro de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas respondía a la necesidad de verificar anticipadamente la idoneidad de las empresas que participaban en los procedimientos de licitación. Precisó que esa evaluación comprendía la experiencia, el capital y la disponibilidad de profesionales necesarios para desarrollar las obras.

Sostuvo que el registro permitía disminuir los riesgos de incumplimiento contractual, facilitar las licitaciones y establecer exigencias proporcionales a las capacidades técnicas y económicas de los distintos contratistas. Añadió que también permitía mantener antecedentes sobre su desempeño, de manera semejante a un historial de cumplimiento, y contemplaba una progresión entre categorías conforme las empresas adquirían experiencia.

Respecto de la disposición transitoria introducida durante la pandemia, explicó que había respondido a una disminución considerable de las ofertas disponibles en los procesos de licitación. Reconoció que la medida había producido resultados positivos al permitir que las empresas postularan a contratos correspondientes a categorías superiores.

Sin embargo, sostuvo que su carácter excepcional obedecía a las circunstancias que justificaron su establecimiento y que su prórroga sucesiva no constituía necesariamente la mejor solución a los problemas estructurales del sistema.

En ese contexto, informó que el Ministerio estaba elaborando una propuesta de modificación permanente de los requisitos del Registro de Contratistas, destinada a promover un mercado más dinámico y competitivo. Explicó que esa modificación contemplaba ampliar los rangos de contratación de las distintas categorías, con el objeto de facilitar la participación de más empresas sin debilitar los requisitos de idoneidad.

Indicó que la propuesta sería remitida a los parlamentarios para su conocimiento.

Finalmente, recalcó que el objetivo consistía en ampliar las oportunidades de participación de las empresas regionales, manteniendo las garantías necesarias para resguardar los recursos fiscales y asegurar que los adjudicatarios contaran con capacidad técnica, económica y profesional suficiente para cumplir los contratos.

La **Honorable Senadora señora Gatica** reconoció que la disposición debatida había sido establecida con carácter transitorio durante la pandemia y otras circunstancias extraordinarias.

Asimismo, señaló que las elevadas tasas de desempleo no podían atribuirse exclusivamente a los meses transcurridos desde el inicio de la actual administración, puesto que respondían a problemas acumulados durante varios años.

En ese orden de ideas, sostuvo que la situación actual requería adoptar medidas que contribuyeran a mantener y generar puestos de trabajo.

Indicó que la Región de Los Ríos registraba una tasa de desempleo cercana al 10,4%, mientras que el desempleo femenino se situaba alrededor del 11%.

Explicó que representantes de pequeñas empresas constructoras de Los Ríos, Aysén y otras regiones le habían transmitido su preocupación por la eventual eliminación de la disposición excepcional. Advirtió que muchas de esas empresas enfrentaban dificultades económicas importantes, agravadas por el aumento de los combustibles y la menor disponibilidad de contratos. Profundizando en el punto, manifestó que los acuerdos alcanzados con organizaciones gremiales de alcance nacional no necesariamente reflejaban las necesidades de las empresas regionales más pequeñas.

Por ello, solicitó evaluar la posibilidad de prorrogar la disposición transitoria por un año adicional, mientras se examinaban las modificaciones permanentes propuestas por el Ministerio.

Sostuvo que la eliminación inmediata del mecanismo podía provocar el cierre de empresas o reducciones importantes de sus dotaciones, debido a la pérdida de oportunidades para participar en licitaciones de mayor cuantía.

Recordó que las constructoras beneficiadas habían podido ejecutar proyectos de hasta 20.000 unidades tributarias mensuales, equivalentes aproximadamente a 1.400 millones de pesos, y que varias habían cumplido adecuadamente sus obligaciones. Planteó que no resultaba conveniente excluirlas de ese mercado únicamente por su tamaño, favoreciendo de manera indirecta a empresas de mayor envergadura.

Por último, insistió en que la situación económica y laboral del país justificaba mantener instrumentos que hubieran demostrado resultados positivos para las empresas y los trabajadores regionales.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó que comprendía las preocupaciones de los Senadores señores Calisto y de la Senadora señora Gatica sobre las posibilidades de contratación de las empresas regionales.

Reconoció que las constructoras locales enfrentaban condiciones diferentes de las grandes empresas nacionales y que, en numerosas oportunidades, estas últimas no presentaban ofertas para obras desarrolladas en localidades apartadas.

Sin embargo, coincidió con la necesidad de mantener exigencias destinadas a asegurar la capacidad de cumplimiento de los contratistas. Explicó que existían antecedentes de empresas que habían abandonado obras después de comenzar su ejecución, generando dificultades importantes para las comunidades y para los organismos públicos responsables.

Como ejemplo, mencionó una obra de alcantarillado en el sector de Recoleta, en Ovalle, cuya ejecución había quedado inconclusa y que, según indicó, llevaba más de seis años sin una solución definitiva.

Señaló que, en determinados casos, las empresas ejecutaban inicialmente las etapas menos complejas, abandonaban las obras restantes y posteriormente entraban en procesos de insolvencia o quiebra.

Advirtió que ello obligaba a efectuar procedimientos prolongados de término y liquidación contractual, seguidos de nuevas licitaciones, muchas veces con recursos y condiciones que dificultaban atraer nuevos oferentes.

Agregó que, en algunos casos, las sociedades que incumplían desaparecían jurídicamente, mientras sus responsables continuaban participando en el mercado mediante otras personas jurídicas.

Sostuvo que esas prácticas habían causado perjuicios importantes y que no resultaría conveniente retroceder en los mecanismos de control desarrollados para prevenirlas.

Por otra parte, se refirió nuevamente a la situación del desempleo nacional. Reconoció que las tasas de desocupación habían permanecido elevadas durante varios años, pero sostuvo que no correspondía atribuir exclusivamente al Gobierno anterior los problemas actuales.

Manifestó que el ajuste fiscal y la disminución de la inversión pública durante 2026 habían afectado la generación de empleo asociada a las obras del Estado.

Asimismo, expresó su preocupación por los incrementos del precio de los combustibles y sus efectos sobre los costos de transporte, la actividad productiva y las decisiones de contratación de las empresas. Mencionó aumentos recientes de aproximadamente 40 pesos en la gasolina y 80 pesos en el diésel, y cuestionó la utilización del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles.

Sostuvo que la discusión de esas materias excedía las competencias del Ministerio de Obras Públicas, pero debía ser considerada dentro de la política económica y presupuestaria general.

Finalmente, reiteró su exigencia de recibir el detalle de las obras dañadas por los temporales en la Región de Coquimbo, especialmente en vialidad y servicios sanitarios rurales, junto con la estimación de los costos necesarios para su reconstrucción.

Solicitó que, si esos antecedentes no podían entregarse durante la sesión, fueran remitidos al día siguiente, atendida la necesidad de informar oportunamente a las comunidades afectadas.

El **Honorable Senador señor Calisto** reiteró su respaldo a la solicitud de mantener la disposición transitoria que permitía ampliar las posibilidades de licitación de las pequeñas empresas constructoras.

Indicó que, en la Región de Aysén, de un total de 40 licitaciones con oferentes admitidos y evaluados, la disposición excepcional había sido utilizada en 26 procesos, equivalentes al 65%.

Sostuvo que esos antecedentes demostraban una utilización efectiva del mecanismo, asociada a obras que habían podido ejecutarse y contribuir a la reactivación económica regional.

Añadió que, en determinadas categorías vinculadas con obras hidráulicas, la participación o utilización del mecanismo había alcanzado cifras relevantes.

Manifestó que esos resultados debían ser considerados antes de reemplazar la disposición transitoria por un sistema cuyos efectos todavía no se conocían. Advirtió que las grandes empresas provenientes de otras regiones podían desplazar a las constructoras locales, especialmente cuando trasladaban sus propios trabajadores y equipos, disminuyendo el efecto de la inversión sobre el empleo regional.

En relación con las preocupaciones sobre las quiebras de contratistas, reconoció que constituían un problema relevante, pero sostuvo que no afectaban exclusivamente a las empresas pequeñas. Mencionó los casos de las constructoras Claro, Vicuña y Valenzuela, Tapusa y San Felipe,

y señaló que algunas empresas de gran tamaño también habían enfrentado dificultades financieras que dejaron obras inconclusas y numerosos trabajadores afectados.

Destacó particularmente el caso de una empresa que, según indicó, había dejado aproximadamente 30 proyectos sin concluir, y el de otra cuya situación había afectado a cerca de 700 trabajadores.

Por ello, sostuvo que el tamaño de una empresa no constituía por sí solo una garantía suficiente para evitar incumplimientos.

Finalmente, solicitó mantener la disposición excepcional mientras se evaluaban las modificaciones permanentes propuestas por el Ministerio, atendidos los resultados que, según afirmó, había producido en las regiones.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, mencionó la situación del Hospital de Linares, en la Región del Maule, como ejemplo de las dificultades que también podían producirse en contratos adjudicados a grandes empresas.

Explicó que la obra había quedado paralizada con aproximadamente un 30% de avance, debido a los problemas de la empresa constructora Astaldi, y que esa situación se prolongaba desde hacía varios años.

Destacó que la paralización había afectado a una comunidad que requería una infraestructura hospitalaria esencial.

Recordó que el proyecto había comenzado a desarrollarse en un período semejante al de los hospitales de Curicó, Cauquenes y Parral: afirmó que el Hospital de Curicó ya se encontraba en funcionamiento, mientras que los de Cauquenes y Parral registraban avances cercanos al 95%, en contraste con la situación del establecimiento de Linares.

Planteó que las diferentes modalidades de ejecución podían ofrecer antecedentes útiles para evaluar las ventajas y dificultades de los contratos de obra pública y de concesiones.

Consultó si el Ministerio de Obras Públicas había examinado esa situación con el Ministerio de Salud y si existían alternativas para contribuir a destrabar el proyecto.

Asimismo, coincidió en que debían mantenerse oportunidades de contratación para las empresas pequeñas, pero sin descuidar los mecanismos de control y fiscalización contractual. Sostuvo que los incumplimientos podían estar vinculados no solamente con la capacidad de

las empresas, sino también con deficiencias en los procedimientos de supervisión.

Finalmente, se refirió a la disminución de los recursos de inversión de los gobiernos regionales y destacó que esa reducción tenía consecuencias directas sobre la ejecución de obras públicas y la generación de empleo.

Mencionó particularmente una disminución superior a 8.000 millones de pesos en la cartera de inversión de la Región del Maule y manifestó que situaciones semejantes afectaban a otros territorios.

Solicitó conocer la visión del Ministro de Obras Públicas sobre esas dificultades y sus eventuales efectos en la inversión regional.

El **Ministro de Obras Públicas, señor Louis de Grange**, respondió a la solicitud del Senador señor Núñez sobre los daños ocasionados por los temporales en la zona norte.

Informó que había requerido los antecedentes correspondientes y que había recibido información desagregada sobre los daños y los montos estimados para su reparación o reconstrucción.

Señaló que, considerando la provincia de Huasco y la Región de Coquimbo, la estimación preliminar alcanzaba aproximadamente 300 millones de dólares, utilizando como referencia un tipo de cambio de 1.000 pesos por dólar. Precisó que ese monto se distribuía aproximadamente en 100 millones y 200 millones de dólares, respectivamente, para los territorios considerados.

Añadió que podía proporcionar antecedentes adicionales y que la información detallada se encontraba próxima a ser publicada.

En cuanto al Hospital de Linares, explicó que el Ministerio mantenía coordinaciones con el Ministerio de Salud para examinar las alternativas disponibles.

Luego, sostuvo que las experiencias de ejecución directa y mediante concesiones podían presentar resultados distintos según las características de los proyectos. Reconoció que determinadas concesiones habían permitido desarrollar obras con resultados favorables, aunque también existían casos que habían enfrentado dificultades.

Por último, manifestó la disposición del Ministerio para colaborar con los organismos responsables y procurar que los proyectos pendientes avanzaran con la mayor rapidez posible.

Programa 11
Dirección de Planeamiento.

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 8.971.845, lo que implica una variación total de 1,9%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Director Nacional de Planeamiento, señor Eduardo Koffmann**, indicó que la Dirección de Planeamiento era una dirección de apoyo transversal del Ministerio, por lo que su presupuesto representaba un 0,18% de la Partida.

Señaló que la principal variación respecto de 2026 era una reducción de 1,9% en gastos en personal, explicada principalmente porque, durante 2026, 12 de sus 160 funcionarios se habían acogido al incentivo al retiro, coincidiendo con que varios estaban en edad de jubilar o habían cumplido 75 años. Precisó que, tras un análisis de recursos humanos, se había concluido que la Dirección podía continuar con la dotación existente, pues contaba con equipos de alto nivel, tanto regionales como centrales, capaces de cumplir con el desempeño esperado.

Por otra parte, informó que el subtítulo 31 registraba un aumento, de escasa magnitud en relación con el volumen de recursos del Ministerio, destinado principalmente a estudios básicos, que no eran prefactibilidades ni diseños, sino estudios conducentes a proyectos de inversión, en apoyo de las demás direcciones ejecutoras. Mencionó, en particular, estudios para identificar proyectos de intercambio modal de carga y análisis estratégicos de la red vial, a fin de generar proyectos en conjunto con la Dirección de Vialidad, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Dirección General de Concesiones, además de otros estudios de levantamiento de necesidades de inversión.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez** consultó por los criterios con que la Dirección planificaba y apoyaba la construcción de grandes obras públicas, particularmente viales, en regiones.

Hizo notar el desarrollo de la red de autopistas de Santiago, con un reciente nuevo enlace en la ruta hacia Valparaíso y San Antonio y con la extensión hacia el sur de la autopista Américo Vespucio subterránea, lo que estimó positivo. Sin embargo, sostuvo que, cuando una región proponía un

proyecto de alto impacto, los paneles de expertos del Ministerio y sus equipos técnicos lo objetaban por su costo o por su falta de rentabilidad, cuestión que estaría ocurriendo en la Región de Coquimbo con la denominada circunvalación o bypass. Destacó que la conurbación de La Serena y Coquimbo era la única del país atravesada por la Ruta 5 a lo largo de sus dos comunas, y recordó que Temuco había tenido la carretera en medio de la ciudad en los años ochenta, hasta su traslado, por lo que no existía otra capital regional en esa situación, que calificó de inexplicable. Añadió que, según la información más reciente, se estaría reformulando una propuesta para someterla nuevamente al panel, con la expectativa de obtener su aprobación, en circunstancias de que dos años antes este la había declarado inviable por sus elevados costos.

Planteó que esta situación se vinculaba estrechamente con el centralismo, pues, sin una promoción de la calidad de vida en las regiones, disminuía el incentivo para permanecer en ellas. Por ello, más allá del caso particular —sobre el cual también solicitó información—, consultó por el enfoque de la Dirección en esta materia. Relató una experiencia análoga en el transporte público, cuando se aseguraba que, en virtud de la ley Nº 20.378, los recursos del Transantiago también se destinaban a regiones, pero estas carecían de capacidad para formular grandes proyectos, de modo que los recursos disponibles no llegaban a ejecutarse. Afirmó que, una vez superado ese obstáculo, los buses eléctricos habían mejorado la calidad de vida de las personas en las ciudades de regiones, y concluyó que las políticas públicas requerían voluntad de cambio y no debían diseñarse con una mirada centrada en Santiago.

El **Director Nacional de Planeamiento, señor Eduardo Koffmann**, compartió plenamente el diagnóstico. Explicó que la planificación debía compatibilizar distintas normativas y visiones sobre la inversión, y que la Dirección actuaba como contraparte técnica del Ministerio ante el Ministerio de Desarrollo Social y Familia y el Sistema Nacional de Inversiones, cuyas metodologías determinaban en muchos casos la rentabilidad de un proyecto. Precisó que toda inversión pública debía superar dos exigencias, la disponibilidad de recursos y la evaluación social, que en los proyectos de transporte se basaba en el enfoque de costo-beneficio, por lo que, aun existiendo financiamiento, un proyecto podía no obtener la recomendación satisfactoria por insuficiencia de la demanda o por limitaciones de la metodología.

En ese contexto, informó que durante esta administración se había impulsado una mesa de trabajo con el Ministerio de Desarrollo Social y Familia para actualizar las metodologías, y que se había iniciado un trabajo con el Banco Interamericano de Desarrollo con el mismo objeto, para superar la evaluación aislada de cada proyecto, que, por ejemplo, analizaba por separado un hospital y el camino que lo servía, pese a que se requerían ambos. Concluyó que la Dirección apoyaba ese análisis para contar con

metodologías más realistas y acordes con las necesidades actuales de inversión de todas las regiones.

La **Honorable Senadora señora Vodanovic**, respaldó la consulta del Senador señor Núñez. Si bien comprendía la metodología, señaló que era de amplio conocimiento la situación descrita al viajar a Coquimbo y La Serena, donde la congestión vehicular era un problema grave en verano y, aun en esa época del año, afectaba diariamente los traslados laborales.

Dirigiéndose al señor Subsecretario, solicitó un compromiso respecto de las medidas que se adoptarían, porque se trataba de un problema de larga data, no imputable a las autoridades recién asumidas, pero de amplia discusión en la región y sin avances, que incidía en el desarrollo turístico, en el traslado de las personas y en el tránsito de camiones hacia el norte. Por ello, consultó si existía la posibilidad de estudiar el proyecto e incorporarlo a la cartera, pues, de lo contrario, solo se contaría con las explicaciones entregadas.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, respondió que el Director Nacional de Planeamiento ya había abordado la consulta sobre las metodologías, y confirmó que estas se estaban revisando para hacerse cargo del problema planteado e incorporar, además, el componente de emergencia. Explicó que las metodologías vigentes no reflejaban la necesidad de contar con infraestructura redundante y resiliente, de modo que las obras requeridas para enfrentar emergencias, evaluadas con los métodos tradicionales, no resultaban aprobadas por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Sostuvo que la emergencia demostraba la necesidad de infraestructura redundante, que ofreciera alternativas para evitar el aislamiento de poblados, y de obras resilientes, lo que se contraponía con la lógica marcadamente económica de la metodología descrita por el Director.

Respecto de los proyectos concretos, señaló que en la exposición siguiente, de la Dirección General de Concesiones, podrían abordarse los bypass de La Serena, de Talca y de otras ciudades. En todo caso, manifestó que el Ministerio compartía la necesidad de que todas las ciudades contaran con una alternativa que evitara que el tránsito de paso, especialmente el pesado, atravesara su área urbana, dado su efecto negativo sobre los residentes.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** valoró el trabajo de la Dirección de Planeamiento. Si bien reconoció que disponía de escasos recursos, sostuvo que, con una adecuada coordinación con los distintos organismos, como había ocurrido en la Región de Los Lagos con la Secretaría Regional Ministerial, la directora regional de Vialidad y los municipios, podían definirse las obras prioritarias de la región, y estimó que

el Director, desde el nivel nacional, y el señor Subsecretario debían seguir esa línea.

Fundamentó su planteamiento en que la Región de Los Lagos tenía más de 1.100 puentes, que también debían planificarse, y una alta ruralidad, con una mayoría de comunidades mapuche y huilliche que requerían inversión. Señaló que, por medio de Planeamiento, se había podido establecer esa planificación, pero que la exigencia de solicitar la admisibilidad al Ministerio de Desarrollo Social y Familia había generado dificultades, sin perjuicio del aporte de ese Ministerio y del apoyo prestado por la Dirección de Vialidad a los proyectos de las comunidades indígenas.

Consultó si, considerando la experiencia del Director y del señor Subsecretario, sería posible reducir la carga burocrática y prescindir de ese prolongado trámite ante el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, que terminaba retrasando la ejecución de los proyectos, porque, sin admisibilidad ni evaluación social, quedaban en espera, aun tratándose de obras urgentes. Preguntó si la actual administración había evaluado una fórmula con menos trámites. Finalmente, solicitó dar continuidad a los proyectos financiados con recursos del Plan Buen Vivir en las cuatro regiones que comprendía, esto es, La Araucanía, el Biobío, Los Ríos y, especialmente, Los Lagos.

La **Honorable Diputada señora Weisse** comentó que el señor Subsecretario se había referido a la lógica marcadamente económica de la evaluación de proyectos, y coincidió en que, tanto bajo este Gobierno como bajo los anteriores, el sistema de evaluación había resultado tardío. Señaló que, como había planteado la Diputada señora Nuyado, en su zona existían numerosas comunidades, caminos e infraestructura en localidades apartadas, y que el criterio de rentabilidad social dependía, en definitiva, del número de beneficiarios, por lo que los sectores con menos habitantes siempre quedaban postergados, cuestión que se verificaba en la tramitación de asuntos vinculados a agua potable rural y a la construcción de caminos. Advirtió que ese razonamiento resultaba circular, como el dilema del huevo y la gallina, pues sin buenos caminos difícilmente podía haber tránsito vehicular.

Sostuvo que se requería una articulación entre los organismos del Estado, porque, de lo contrario, la acción pública se agotaba en sucesivos planes, como había ocurrido en la provincia de Arauco con los planes Arauco Avanza y Arauco Desarrollo, desde el primer Gobierno de la Presidenta Bachelet, sin que la situación cambiara en términos generales. Agregó que así lo habían planteado durante años quienes se habían desempeñado en la administración pública, como autoridades electas o gobernadores, sin que la situación se hubiera modificado. Si bien estimó que probablemente no cambiaría en lo inmediato, consideró necesario buscar la forma de que la inversión pública fuera más ágil y eficiente, con todos los resguardos y garantías, porque las localidades con menos habitantes, sobre todo rurales,

siempre quedaban postergadas. Expresó su interés en que la población rural permaneciera en el campo, por ser parte de la idiosincrasia y de la identidad nacional, incluidas las comunidades del norte y del sur y el pueblo mapuche, y advirtió que, sin condiciones de accesibilidad ni servicios, los sectores más apartados se despoblaban, con la consiguiente pérdida de identidad para el país. Concluyó que se trataba de un asunto de fondo, que reiteraba porque la situación se mantenía inalterada.

El **Director Nacional de Planeamiento, señor Eduardo Koffmann**, señaló que el debate podía extenderse sobre los fundamentos del Sistema Nacional de Inversiones, lo que no correspondía por el tiempo disponible, aunque reconoció el interés de las materias planteadas.

En respuesta a la Diputada señora Nuyado, explicó que la exigencia más restrictiva del Sistema Nacional de Inversiones era la rentabilidad social según el análisis de costo-beneficio, y que muchos proyectos no obtenían su recomendación satisfactoria por no tener demanda suficiente para justificar sus costos. Agregó que existían otros proyectos, de costo-eficiencia, en que se comparaban alternativas sin necesidad de justificar los beneficios, y que, en particular, los proyectos del Plan Buen Vivir y de otros planes, como el de zonas extremas, se tramitaban mediante la modalidad más expedita de la normativa, es decir, a través de únicamente la admisibilidad, vía considerablemente menos compleja, porque no exigía justificar la demanda ni los beneficios, aunque sí un trabajo técnico.

Anunció que instruiría al director regional de Planeamiento de Los Lagos para que se reuniera directamente con la Diputada, con tal de colaborar en la obtención de las admisibilidades a la brevedad, y en el resto de la tramitación de los proyectos hasta la recomendación satisfactoria. Precisó que la etapa siguiente era el financiamiento, lo que implica competencia con los demás proyectos.

En cuanto al trabajo metodológico con el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, tanto en materia de respuesta a desastres naturales como respecto de los proyectos de evidente necesidad local cuyos indicadores de rentabilidad no resultaban suficientes, informó que se trabajaba de manera coordinada con el jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones de ese Ministerio. Añadió que él mismo había trabajado muchos años en el área metodológica de Desarrollo Social, lo que facilitaba el entendimiento técnico, y estimó que durante 2027 podrían obtenerse resultados significativos para flexibilizar el Sistema Nacional de Inversiones. Precisó que ello se haría resguardando la correcta asignación de los recursos públicos, sin relajar las exigencias, pero de modo que, en los proyectos de evidente necesidad, la metodología no constituyera un obstáculo, sino una herramienta para formular proyectos óptimos.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez** propuso aprobar el presupuesto con la expectativa de que en 2027 hubiera novedades en el sistema de inversiones.

La **Honorable Senadora señora Gatica**, insistió al señor Subsecretario con una solicitud que se le había formulado reiteradamente en la región que representa: que el Ministerio de Obras Públicas evaluara prorrogar por un año el artículo 15 transitorio del decreto supremo Nº 75, que aprueba el reglamento para contratos de Obras Públicas. Comentó que, respecto de la propuesta que el Ministerio había sugerido para dar una solución definitiva a la materia, se le había transmitido que no satisfacía a los afectados, sino todo lo contrario.

Recordó que las empresas de obras menores eran casi en su totalidad empresas regionales y representaban el 40% del registro vigente del Ministerio de Obras Públicas, por lo que no se trataba de una petición menor. Insistió en que se evaluara, al menos, prorrogar ese artículo transitorio por un año, al menos para las obras menores. Añadió que la Cámara Chilena de la Construcción de Los Ríos había hecho llegar al Ministerio una solicitud y una sugerencia en ese sentido.

Finalmente, confió en que la solicitud se evaluaría, considerando el empleo que esas empresas generaban, y advirtió que, de no prorrogarse la norma al menos por un año, algunas empresas no podrían subsistir, lo que calificó como el peor escenario posible.

- Sometido a votación el Programa 11 “Dirección de Planeamiento” del Capítulo 02, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta: el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Programa 12
Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 321.038.887, lo que implica una variación total de 3,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

Con los antecedentes aportados tanto por el Ministro, el Subsecretario y el Director General de Obras Públicas en el curso del debate de la Partida 12 se puso este programa a la consideración de la Subcomisión y:

- Sometido a votación este Programa 12 “Subdirección de Servicios Sanitarios”, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejarlo pendiente para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 13
Dirección de Contabilidad y Finanzas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 12.595.401, lo que implica una variación total de 1,9%, respecto del presupuesto del año en curso.

A continuación, la **Presidenta de la Subcomisión Mixta, Honorable Senadora señora Vodanovic** dispuso votar sin discusión el programa:

- Sometido a votación el Programa 13 “Dirección de Contabilidad y Finanzas” del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión: el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 22
Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 3.969.191, lo que implica una variación total de -83,4%, respecto del presupuesto del año en curso.

En mérito de lo expuesto en el debate del Programa 02 sobre Dirección de Arquitectura:

- Sometido a votación el Capítulo 02, Programa 22, se acordó -por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión- aprobarlo.

Con excepción de su Asignación 31, INICIATVAS DE INVERSIÓN, con su Glosa Asociada, la que se dejó pendiente de resolución para la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 23
Administración de Infraestructuras-Dirección de Obras Hidráulicas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$11.269.559, lo que implica una variación total de 0,0%, 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 fue:

- Sometido a votación el Programa 23, Administración de Infraestructuras-Dirección de Obras Hidráulicas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 24
Administración de Infraestructura-Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$15.673.130, lo que implica una variación total de 4,6%, 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 Programa 24 “Administración de Infraestructuras – Dirección de Vialidad”, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Programa 26
Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 24.817.490, lo que implica una variación total de 39,5%, respecto del presupuesto del año en curso.

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

- Sometido a votación el Programa 26 “Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores”, del Capítulo 02, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Programa 34
Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Vialidad

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 201.207.473, lo que implica una variación total de 2,4%, 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 Programa 34 “Conservaciones por Administración Directa – Dirección de Vialidad” por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta, acordaron dejar pendiente este programa para ser tratado por la Comisión Especial Mixta de Presupuesto. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Programa 37
Conservaciones por Administración Directa-Dirección de Aeropuertos

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 3.269.391 lo que implica una variación total de -4,9%, 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 Programa 37 “Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Aeropuertos”, del Capítulo 02, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta. Votaron a favor de este acuerdo el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

- - -

Capítulo 03
Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Programa 01
Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 1.174.575.071, lo que implica una variación total de 14,1%, respecto del presupuesto del año en curso.

Posteriormente, la **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, inició su presentación destacando que desde marzo de 2026 la Dirección trabajaba con la Dirección de Presupuestos en un seguimiento anual de sus compromisos futuros, con una visión que excedía el presupuesto de cada ejercicio. Ello pues los proyectos de concesiones eran de largo plazo, con compromisos a cuatro, ocho o más años. En ese sentido, explicó que el presupuesto para 2027 abordaba cada proyecto con esa perspectiva de largo plazo, aunque cada año se solicitaran los recursos respectivos.

En términos generales, informó que el presupuesto aumentaba en 14%, y que los gastos corrientes en personal y en bienes y servicios de consumo se mantenían prácticamente sin variación respecto de 2026, lo que permitía dar continuidad operacional a la Dirección. En cuanto al subtítulo 29, adquisición de activos no financieros, anticipó que más adelante se referiría a un programa de licencias asociado a la gestión documental que concluía su tercera etapa en 2027, lo que explicaba su disminución.

Respecto del subtítulo 31, Iniciativas de Inversión, señaló que crecía en 16,9%, principalmente por las asignaciones de subsidios, expropiaciones, estudios y pagos directos por compensaciones comprometidos en los proyectos. Recalcó que uno de los ítems que más aumentaba era el de expropiaciones, porque en 2027 debían cumplirse obligaciones contractuales de entrega de terrenos en la Ruta 66 y en otras cuatro rutas concesionadas. Explicó que el objetivo de ese aumento era cumplir tales obligaciones, evitar que las obras se detuvieran y permitir, con ello, que las sociedades concesionarias cumplieran su control de avance.

En cuanto al subtítulo 33, correspondiente a transferencias de capital, precisó que correspondía a la devolución del IVA, que en los proyectos de concesión se efectuaba tanto en la etapa de construcción como en la de operación, de modo que el aumento de la inversión proyectada implicaba mayores devoluciones a medida que avanzaban los proyectos.

Luego, se refirió a un desafío que la Dirección General de Concesiones abordaba desde hacía dos años: fortalecer la información de sus proyectos y su trazabilidad. Explicó que los proyectos comprendían años de definición, estudios, licitación, construcción y operación, y que esa información se perdía por la falta de un registro único. Por ello, se desarrollaba en tres etapas un sistema de información para los funcionarios, suministrado por las sociedades concesionarias y otras fuentes, con el objeto de asegurar la trazabilidad de la información, apoyar la toma de decisiones y lograr una evolución digital sostenible.

Indicó que en 2027, año en que concluía el proyecto, se esperaba un aprovechamiento más avanzado de la información. Agregó que el proyecto se desarrollaba junto con otros organismos públicos y que constituía un aporte significativo, porque los proyectos aumentaban y eran cada vez más complejos, mientras que la cantidad de profesionales de la Dirección se había mantenido, por lo que lo consideraban una mejora sustancial para la eficiencia de su gestión.

Respecto de los contratos vigentes, informó que en los últimos 30 años la Dirección había adjudicado 127 proyectos y que actualmente tenía 82 vigentes, en distintas etapas: construcción, operación, y construcción y operación. Precisó que la etapa de construcción comprendía tanto el diseño como la construcción de la obra. En cuanto a la cartera de proyectos, advirtió que implicaba un desafío, pues comprendía numerosas relicitaciones, respecto a las cuales no solo debían actualizar la infraestructura y mejorar el nivel de servicio, sino también operar desde el primer día, por lo que los proyectos eran cada vez más flexibles y variables.

La **Honorable Senadora señora Vodanovic**, solicitó la nómina de hospitales y cárceles, en construcción y en operación. Consultó, asimismo, bajo qué modalidad se habían licitado esos establecimientos, esto es, si

comprendían su habilitación completa, incluida la operación, como en el caso de los hospitales de Cauquenes y Parral.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, explicó que las concesiones hospitalarias habían evolucionado. Indicó que el primer proyecto, que incluso estaba en la cartera de relicitaciones, era el de los Hospitales de Maipú y de La Florida, en Santiago, que constituía un solo grupo y que comprendía solo la infraestructura y servicios de gestión, como estacionamiento y alimentación. Luego vino un primer programa de hospitales, con el Hospital del Salvador-Geriátrico, el hospital Félix Bulnes y el de Antofagasta, que, además de la infraestructura y de esos servicios de gestión, sin incluir en ningún caso servicios clínicos, denominados de “bata blanca”, ni de gestión hospitalaria, incluyó la compra y reposición de equipamiento y mobiliario no clínico.

En la segunda o tercera generación de hospitales, entre los que mencionó Maule, Buin-Paine, Red Biobío, Los Lagos y Los Ríos, La Serena y Coquimbo, precisó que solo se incluían la infraestructura y la compra y reposición del equipamiento y mobiliario no clínico, y que todos los servicios asociados a la gestión de la infraestructura, como aseo, estacionamiento, alimentación y gestión de residuos, volvían a los hospitales, porque así se había definido el alcance de estas nuevas concesiones.

Destacó que ello era importante porque, si bien la estructura de los contratos era prácticamente la misma, con 15 años de operación una vez terminada la construcción y una puesta en servicio provisoria y marcha blanca, variaba mucho el alcance y la forma en que la sociedad concesionaria se relacionaba con el servicio de salud y el hospital. Por ende, eran contratos que el mercado percibía como estandarizados, pero que habían evolucionado en cuanto a esos servicios complementarios. Confirmó que la Red Maule tenía solamente infraestructura y, una vez que empezara a operar, equipamiento y mobiliario no clínico.

La **Honorable Senadora señora Sepúlveda** manifestó su especial interés en los hospitales. Recordó que antes se había observado reticencia por parte de los profesionales de la salud al mecanismo de concesiones, apreciación que actualmente habría cambiado. Sin embargo, expresó su preocupación por el desfase u obsolescencia de los diseños por el retraso en su implementación. Propuso como ejemplo los hospitales de Rengo y Pichilemu: mientras el primero funcionaría de manera satisfactoria, el segundo era objeto de reclamos de la ciudadanía, que aducía que sus capacidades desde un inicio no se ajustaban a la demanda práctica.

En ese sentido, recordó que lo había comentado con el señor Subsecretario y con la Directora, y sostuvo que, si bien el mandante era el Ministerio de Salud, que había adoptado esa definición durante el Gobierno anterior, la facultad de alcanzar acuerdos con las sociedades concesionarias

correspondía a la Dirección y no a ese Ministerio. Explicó que el hospital más cercano a Pichilemu, el de Santa Cruz, se encontraba a cerca de una hora y media, que habrían fallecido personas por esa causa y que la capacidad resolutiva del hospital de Pichilemu era nula.

Por ello, solicitó al Ministerio y a la Dirección evaluar las alternativas posibles, incluidas mejoras en el establecimiento. A modo de ejemplo, relató que el Gobernador Regional había intentado instalar un escáner, cuestión que se vio frustrada por falta del espacio suficiente, y que el hospital no reunía condiciones para la atención de partos, por lo que las mujeres próximas a dar a luz debían trasladarse a Santa Cruz. Concluyó que se requería una adecuada negociación con las sociedades concesionarias.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, reconoció que la situación hospitalaria era muy compleja, lo que se reflejaba ya en los tres proyectos en operación. Explicó que, una vez iniciada la operación, los hospitales tenían de inmediato un uso mayor que el proyectado, tanto de pacientes como de funcionarios, lo que generaba problemas de gestión por el mayor desgaste de la infraestructura, y que ello obedecía también a que se trataba de proyectos diseñados muchos años antes, cuyas definiciones clínicas a menudo diferían de las reales del establecimiento.

Indicó que, por ello, se había trabajado con la Subsecretaría de Redes Asistenciales y la Dirección de Presupuestos en una mesa para reequilibrar esos contratos, de modo que no hubiera un uso excesivo de la infraestructura, que finalmente era un costo para el Estado. Agregó que, primero, estaban definiendo criterios parametrizados para todos los hospitales, para replicarlos después en la segunda generación, que comprendía 10 contratos con 20 establecimientos de salud, es decir, 20 realidades diferentes que no podían negociarse por separado, por lo que se trabajaba con la Dirección de Presupuestos y la Subsecretaría de Redes Asistenciales para estandarizar una situación de la que el Estado debía hacerse cargo.

Precisó que, cuando se necesitaba actualizar o modificar un contrato de concesión cuyo mandante no era el Ministerio de Obras Públicas, aunque la Dirección tuviera la intención, no podía hacerlo sin la aprobación del mandante y, además, del Ministerio de Hacienda, como lo establecían las propias bases. Añadió que, si bien la Dirección tenía flexibilidad y muchas veces preveía las situaciones, ya había ocurrido que se modificaran proyectos sin rigurosidad en etapas avanzadas, lo que resultaba en demandas significativas contra el Fisco por cambiar condiciones y diseños sin cumplir el procedimiento establecido en las bases. Señaló que con esta nueva mesa se buscaba recuperar la comunicación y la coordinación con Salud y con Hacienda, para enfrentar y priorizar las mejoras y solicitudes.

Por otra parte, informó que, para el desafío de gestionar estos 14 contratos, la Dirección estaba trabajando a nivel administrativo con un equipo multidisciplinario. Adelantó que la Dirección contaría con un departamento de Gestión Hospitalaria, con una mirada integral, de modo tal que no se perdiera el conocimiento del equipo, y poder replicar las mejores prácticas en los demás hospitales, pues cada contrato tenía muchas variaciones. Concluyó que la Dirección tenía esas facultades, pero siempre en conjunto con el mandante.

Aunque reconoció que no se trataba de una materia estrictamente presupuestaria, la **Honorable Diputada señora Weisse** planteó la situación de los hospitales en construcción, a propósito de lo señalado por la Senadora señora Sepúlveda sobre la ejecución de los proyectos. Señaló que en la Región del Biobío se emplazaban los cuatro hospitales de la Red Biobío, cuyas obras registraban, en promedio, alrededor de un 10% de avance. Advirtió que haría seguimiento a la materia.

Manifestó desconocer las causas de la falla y vinculó la situación con las mejoras propuestas por la Dirección en materia de gobernanza y de mecanismos de control y fiscalización, en tanto habían transcurrido más de dos años sin solución.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, explicó, respecto de la Red Biobío, que, como había informado la prensa, en 2025 se había alcanzado un acuerdo, considerando que esa concesión estaba en incumplimiento por no haber alcanzado el 15% de avance, y que las bases de licitación establecían que, si ello ocurría en dos hospitales o recintos, se configuraba un incumplimiento grave que repercute en una tramitación ante la comisión arbitral. Indicó que el asunto se trabajaba con la sociedad concesionaria, el Consejo de Defensa del Estado, la Dirección de Presupuestos y la Subsecretaría de Redes Asistenciales, pues la participación de todos era indispensable para alcanzar una solución efectiva.

Detalló que se habían sostenido diversas reuniones con la sociedad concesionaria, sobre la base de que no existían recursos adicionales, por lo que debía ajustarse la oportunidad de pago de los subsidios de modo que el proyecto resultara financiable. Explicó que la vía era un acuerdo de transacción, que la comisión arbitral permitía, para reorganizar el contrato, con una serie de exigencias a la sociedad concesionaria y de compromisos del Estado para dar certeza sobre ciertos actos.

Señaló que se había suscrito un acuerdo de confidencialidad, por lo que los términos de la negociación no podían darse a conocer. Sin embargo, sostuvo que registraban un avance considerable y se encontraban en etapa de cierre. Precisó que, como Dirección, tenían planificado presentar la propuesta al Consejo de Defensa del Estado en las próximas semanas y

que, una vez obtenidas las aprobaciones correspondientes, se firmaría el acuerdo de transacción, con lo que quedaría claro cómo seguiría funcionando el contrato, con sus hitos y los compromisos que debía cumplir la sociedad concesionaria. Agregó que después del acuerdo de transacción debía efectuarse una modificación de contrato, razón por la que resultaba tan relevante la participación coordinada de la Subsecretaría de Redes Asistenciales y la Dirección de Presupuestos.

Por último, aclaró que el contrato estaba vigente y contaba con inspección fiscal y asesoría, que la Dirección seguía fiscalizándolo, aunque los avances fueran mínimos.

La **Honorable Diputada señora Weisse** replicó que el avance era, en la práctica, nulo; que la obra se mantenía vigente solo en lo administrativo, con una dotación mínima para evitar que se la considerara cerrada, y que esa situación se prolongaba por más de dos años. Recordó que en el Gobierno anterior se había comprometido una solución —materia que no deseaba vincular con lo electoral—, y que la comunidad solo esperaba que cualquier reunión o visita se tradujera en resultados concretos. Señaló que comprendía que se hubiera descartado una nueva licitación, por la mayor extensión de los plazos, y que, aunque no era la oportunidad de tratar solo ese asunto, lo seguiría planteando en todas las instancias, pues términos de “un par de semanas” se habían anunciado reiteradamente, mientras la población seguía esperando por mejoras en la red de salud.

Planteó que desconocía si la responsabilidad recaía en la empresa o en las bases. Sostuvo que, en definitiva, las consecuencias recaían en la población y que la respuesta había sido excesivamente lenta. Pidió a la Directora, a cargo de esta tarea, que la condujera con decisión, de modo que la ciudadanía tuviera certeza sobre los avances de una obra de esa naturaleza, considerando que otros modelos de concesión habían funcionado en la etapa de construcción. Concluyó que algunos atribuían la responsabilidad al modelo, pero que, a su juicio, la falla correspondía a la empresa o, quizás, al conjunto de los actores.

A propósito de las obras en ejecución, la **Honorable Senadora señora Gatica** planteó algunos problemas de la Región de Los Ríos. Consultó por el estado de avance de la construcción del nuevo hospital de la comuna de La Unión, considerando que en 2026 finalmente se habían retomado parcialmente las obras. Indicó que, según la última información de que disponía, el proyecto se encontraba en la etapa de movimiento de tierra, la que concluiría a fines de año, para dar paso al inicio de la obra propiamente tal.

Enseguida, se refirió a la licitación en curso de los accesos norte y sur de Valdivia, respecto de la cual, según informaciones de prensa, habría dificultades por falta de oferentes. Pidió saber qué ocurría con esos dos

proyectos, que calificó de emblemáticos, y cómo se estaba canalizando la compleja situación en torno al bypass que se intentaba construir en la comuna de Los Lagos.

Manifestó su desacuerdo con ese bypass, aunque reconoció que las decisiones correspondían al Ministerio de Obras Públicas. Sin perjuicio de ello, solicitó que las inversiones en Los Ríos se destinaran a las necesidades urgentes y no a obras de costo elevado que no lo eran, como el bypass de Los Lagos, que absorbería cerca del 30% del presupuesto total de la renovación de la Ruta 5 en el tramo Temuco-Río Bueno. Sostuvo que la urgencia no estaba en la comuna de Los Lagos, sino en las rutas Paillaco-Valdivia y Mariquina-Valdivia, donde se producían accidentes de tránsito.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, respondió que el Hospital de La Unión había enfrentado retrasos importantes por las exigencias arqueológicas impuestas a cada una de las excavaciones, lo que había hecho el proceso muy complejo y lento. Afirmó que se esperaba concluir esa etapa a fines de 2026.

Explicó que, a partir de una propuesta de la sociedad concesionaria para recuperar el atraso y evitar que La Unión se distanciara demasiado del resto de la red, se estaba trabajando con la Subsecretaría de Redes Asistenciales en una mejora del proyecto para construir el mismo edificio con sus subterráneos. Precisó que el proyecto original contemplaba construir el edificio en el primer sector del terreno y luego demoler la construcción contigua para edificar ese sector, porque, de lo contrario, no podía obtenerse la recepción municipal, con lo que se perdían al menos 36 meses. Indicó que esa alternativa se había evaluado y que se estaba validando la mejora, con la que se ganarían al menos 18 meses, de modo que el hospital pudiera utilizarse apenas se terminara el edificio en el terreno donde ya se realizaban las excavaciones.

En consecuencia, sostuvo que con ello se recuperaría parte de un retraso que superaba los cuarenta meses y que el proyecto de La Unión podría estar en funcionamiento dentro de los próximos cuatro años.

La **Honorable Senadora señora Gatica** consultó cuándo comenzaría la obra.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, respondió que a comienzos de 2027. Explicó que ya se habían hecho las excavaciones y se estaban colocando los muros. En ese sentido, puntualizó que la modificación del proyecto implicaría excavar unos metros más en profundidad, por lo que debía zanjarse durante el mes de octubre. Al respecto, destacó la gestión realizada con el Ministerio de Salud y la Dirección de Presupuestos para poner en marcha la mejora y optimizar los plazos.

En cuanto a los accesos a Valdivia, recordó que el llamado a licitación se había iniciado a fines de 2025, pero que no se veía como un proyecto bien estructurado, ni con los riesgos definidos en las bases de licitación óptimamente distribuidos entre el Estado y la sociedad concesionaria. Explicó que ello se había reflejado en que, a mediados de 2026, quienes habían comprado las bases habían formulado apenas nueve preguntas, en circunstancias de que en otros procesos se recibían 300 o 400.

Indicó que, dado el cambio legal en la gestión de las licitaciones, ya no podían realizarse mesas de trabajo con un proceso de licitación abierto, pero que, sin perjuicio de ello, se había comenzado a analizar los problemas del proyecto y se estaba actualizando el estudio de los temas ambientales y los vinculados a la consulta indígena. Concluyó que los riesgos ambientales y de ejecución eran excesivos para ser asumidos por los privados, por lo que se trabajaba en una reestructuración mediante circulares aclaratorias, para evitar retirar el proyecto y partir de cero.

Detalló que esas circulares buscaban dar mayor certidumbre y dejar los tramos sur y norte como independientes, de modo que, si uno tenía problemas ambientales, pudiera iniciarse el otro, o ejecutarse solo uno, considerando que la situación ambiental era uno de los mayores riesgos. Agregó que se incluirían ciertas mejoras que se estaban estudiando en la Dirección General de Concesiones, como la optimización del capital social y trámites vinculados a la arqueología, a asuntos medio ambientales, y también aumentos de plazo, para hacer el proyecto mucho más atractivo.

Finalmente, informó que la planificación consistía en ampliar el plazo para la recepción de ofertas hasta mediados de 2027, con tal de reestructurar el proyecto. Reconoció que se trataba de un plazo extenso, pero explicó que debían hacerse los cambios y cumplir todos los pasos de aprobación ante Hacienda, la Contraloría General de la República y otros organismos. Además, consideró que las empresas necesitaban estudiar esos cambios y recuperar el interés para presentar ofertas. Destacó que para la Dirección los accesos a Valdivia también eran importantes y que sabía que se trataba de un proyecto totalmente necesario.

La **Honorable Senadora señora Gatica** preguntó si, entonces, se extendería el plazo, y por cuánto.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, confirmó que se extendería el plazo para la recepción de ofertas hasta mediados de 2027, porque se trataba de cambios estructurales de las bases y no solo de aclaraciones. Puso como ejemplo que lo relativo al medio ambiente, que antes se consideraba para todo el proyecto, ahora implicaba establecer subsidios por acceso y prever qué ocurría si uno se retrasaba, y

cómo afectaría al otro, lo que constituía cambios significativos. Explicó que no se contaba con más recursos para aumentar los subsidios de un proyecto que requería bastantes, por lo que, con los recursos disponibles, debía darse certidumbre, certeza y una mejor transferencia de riesgos.

El **Honorable Senador señor Ibáñez** se refirió al embalse Las Palmas, en la provincia de Petorca, caso que calificó de muy simbólico. Recordó que se trataba de una obra de gran envergadura, adjudicada entre 2017 y 2019, aproximadamente, cuya ejecución se encontraba paralizada desde 2021, con un avance cercano al 15%, luego de constatarse que las precipitaciones no serían las inicialmente previstas y presupuestadas. Atendido que la Región de Valparaíso estaba declarada con escasez hídrica desde hacía más de 12 años, consultó por el cronograma de su rediseño y solicitó el compromiso de iniciar su ejecución en 2028. Sostuvo que la responsabilidad no correspondía a la Dirección ni al Gobierno inmediatamente anterior, sino a administraciones previas, y que cada año de demora implicaba mayores recursos.

En segundo término, consultó por el túnel La Grupa, única vía que conectaba Cabildo con Petorca, que contaba con diseño, pero no con recursos asignados. Reconoció que no era un proyecto propio de Concesiones.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, explicó que las obras del embalse Las Palmas se encontraban suspendidas mientras se desarrollaba la ingeniería de su redefinición, a la que restaban unos 12 meses. Una vez concluida, correspondería evaluar sus implicancias en costos frente a los recursos del contrato original y, según el resultado, efectuar una modificación de contrato o definir otra vía, incluido un eventual término anticipado. Agregó que se había solicitado desarrollar en paralelo especialidades originalmente programadas en forma sucesiva, para reducir los plazos, y que dentro de 12 a 18 meses debieran contarse con las conclusiones referidas.

La **Honorable Senadora señora Sepúlveda** solicitó información sobre la Ruta 66, Carretera de la Fruta, en la Región de O’Higgins, cuyo diseño aún desconocía la comunidad, en medio de una controversia entre municipalidades sobre el trazado.

Respecto del embalse Convento Viejo, el único concesionado del país, estimó que su concesión había sido un error, porque el costo del agua por hectárea resultaba inabordable para los pequeños agricultores, quienes, debido a sus deudas, habían dejado de utilizarla.

Por último, consultó por el proyecto de riego de 10.000 hectáreas hacia Marchigüe.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por el estado de la Ruta 5, tramo Talca-Chillán.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, se comprometió a remitir la información sobre el embalse Convento Viejo, cuya ampliación se encontraba en trámite administrativo, y sobre la Ruta 66, en la que se esperaba iniciar obras en 2027, con las expropiaciones ya consideradas en el presupuesto y un trazado del sector A, objeto de cuestionamientos, ajustado a las obras que se ejecutarían. Expresó su disposición a tener una reunión para revisarlo en detalle.

Respecto de la Ruta 5, tramo Talca-Chillán, explicó que el contrato estaba vigente, pero en incumplimiento, y que se había intensificado la fiscalización de su mantención, con numerosas multas, al punto de ser uno de los contratos con más sanciones del sistema. Paralelamente, en el marco de las controversias ante comisiones arbitrales, se había suscrito un acuerdo de confidencialidad y se habían constituido cinco mesas de trabajo, que sesionaban cada dos semanas, sobre obras adicionales, un puente, multas, mantenimiento y pagos al Estado. Destacó que la sociedad concesionaria había pagado la deuda de 2025 por bienes y derechos y restituido la garantía cobrada por la Dirección, de modo que el Estado contaba con los recursos y las garantías exigidos por las bases, y que la negociación, conducida a nivel de gabinete por el señor Subsecretario, debía concluir en los próximos meses.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por las expropiaciones pendientes y por una eventual redefinición del bypass asociado.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, precisó que el trazado del bypass de Talca estaba definido y que la controversia se refería a las obras adicionales solicitadas.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por el plazo para resolverla.

La **Directora General de Concesiones, señora Lorena Herrera**, respondió que debía resolverse antes de fines de 2026. Agregó que la ingeniería de detalle de la parte vial tenía un 99% de avance, que el proyecto ya había ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y que, entretanto, el foco era asegurar una mantención mínima de la Ruta 5.

La **Honorable Senadora señora Gatica** manifestó al señor Subsecretario su frustración por la situación de la región de Los Ríos que describió: cuestionó que se destinaran recursos a un bypass de 1,8 kilómetros en la comuna de Los Lagos, sin urgencia, con un puente sobre el río San Pedro que afectaría predios agrícolas, mientras no se avanzaba en la

doble calzada de la ruta Paillaco-Valdivia, la más peligrosa de la región, con accidentes y víctimas fatales frecuentes. Sostuvo que, de tratarse de Santiago, los cambios ya se habrían efectuado, y recordó que durante la administración anterior había propuesto ejecutar por administración directa, incluso por tramos, la doble vía de Paillaco-Valdivia y de Mariquina-Valdivia, pero se había optado por la concesión.

Señaló que la prórroga de la licitación de los accesos a Valdivia aumentaba su preocupación y que, si bien la adjudicación del bypass correspondía a otra administración, las actuales autoridades eran responsables de las decisiones contingentes. Advirtió el impacto para los habitantes de Valdivia, Paillaco, Futrono, La Unión y Río Bueno, que debían trasladarse a Valdivia por motivos de salud y otros trámites cotidianos, y solicitó una decisión pronta, que podría considerar la intervención de la Dirección de Vialidad o un convenio con el gobierno regional, así como revisar la priorización del bypass.

La **Honorable Diputada señora Nuyado** respaldó la solicitud de la Senadora señora Gatica, atendido el vínculo entre Puerto Montt, Osorno y Valdivia, y recordó que el Diputado señor Ilabaca había planteado la misma inquietud. Propuso que las autoridades se reunieran con las organizaciones y con el alcalde de Los Lagos, y que el señor Subsecretario y el Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá, promovieran esa instancia, dado que la prioridad era mejorar la ruta Paillaco-Valdivia, que vinculaba a las regiones de Los Ríos y de Los Lagos. Anunció, además, que se haría llegar al señor Subsecretario una demanda que se estaba preparando en la Región de Los Lagos.

- Puesto en votación el Programa 01 del Capítulo 03, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión, Honorables Senadoras señoras Gatica y Vodanovic, y Honorable Diputado señor Bianchi.

\- - -

Capítulo 04
Dirección General de Aguas

El Capítulo 04, correspondiente a la Dirección General de Aguas, contiene cuatro Programas: 01, del mismo nombre; 02, Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas; 03, Gestión Hídrica y Organizaciones; y 04, Programa tramitación de expedientes, que fueron tratados de manera conjunta.

Este Capítulo considera ingresos y gastos consolidados por la suma de M$ 35.514.041, lo que implica una variación total de -3.7%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, expuso que el Capítulo 04 comprendía cuatro programas: Dirección General de Aguas (01), Administración de Infraestructura (02), Gestión Hídrica y Organizaciones de Usuarios (03) y Tramitación de Expedientes (04). Explicó que la disminución de 6,6% en gastos en personal del Programa 01 se compensaba con el traspaso de esos recursos al Programa 04, cuyo gasto en personal aumentaba en 37,3%, y que el Programa 01 registraba una disminución total cercana a 3,7%, mientras que el Programa 02, destinado a la mantención de los equipos de las estaciones hidrométricas y nivométricas y de las rutas de nieve, no presentaba variación.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó por la relación de la red de medición con la gestión de las emergencias, la suficiencia de sus recursos, su coordinación con el Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres y quién formulaba los requerimientos, y, considerando la meta de 1.850 estaciones, cuántas existían actualmente.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, explicó que la inversión de la Dirección se destinaba a la construcción de estaciones hidrométricas y nivométricas, rutas de nieve y sensores piezométricos para aguas subterráneas, y detalló el número de estaciones por tipo, entre ellas 679 fluviométricas, 1.102 meteorológicas y 763 piezométricas; 1.750 estaciones de calidad de agua a nivel superficial, 154 estaciones en lagos y embalses, 86 glaciológicas y 36 nivométricas, todas como parte de un programa de mediano y largo plazo. Precisó que las diferencias entre regiones no respondían a un trato desigual, sino a la cantidad y extensión de sus cuencas, como ocurría con el Maule, de amplia red, frente a Ñuble, cuya cuenca del Itata se buscaba completar.

En cuanto a las emergencias, informó que alrededor de 1.700 estaciones transmitían datos en línea y que, de ellas, cerca de 180 se habían coordinado con la Dirección Meteorológica de Chile para sus pronósticos, lo que había resultado relevante para aplicar la ley Nº 20.304, sobre operación de embalses frente a alertas y emergencias de crecidas, en los complejos Colbún-Machicura y del Biobío, cuyos operadores contaban con pronósticos propios. Advirtió que se trataba de modelos, cuya calidad dependía de los datos ingresados.

Respecto de la Región de Coquimbo, señaló que el embalse La Paloma, de 750 millones de metros cúbicos, había llegado a almacenar menos del 6% de su capacidad, lo que obligó a adoptar acuerdos de

distribución para asegurar el abastecimiento de Ovalle, Monte Patria y Sotaquí, y que actualmente registraba cerca del 60%, mientras varios embalses de la región habían comenzado a verter, lo que, por su carácter interanual, otorgaba seguridad hídrica para varios años.

Destacó la labor de los funcionarios del Departamento de Hidrología, que había permitido extender la medición a la alta montaña, y reconoció que los temporales dejaban lecciones, como la conveniencia de instalar estaciones en las quebradas que se activaban, aguas abajo de su confluencia con el cauce principal, y de medir la humedad del suelo para anticipar remociones en masa, como en las quebradas de la sierra de San Ramón. Concluyó que la función de la Dirección era proveer datos fiables a los distintos organismos y a Senapred, conforme al artículo 300 del Código de Aguas.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** consultó cómo se medía el Campo de Hielo Sur.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, explicó que la Dirección mantenía campamentos de medición en la ruta del volcán Lautaro, donde se medía el equivalente en agua de la nieve, con los instrumentos denominados *snow pillows*, y se extraían testigos de hielo para estudios de paleoclimatología.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** recordó que, de 21 diferendos limítrofes con Argentina, solo seguía pendiente el del Campo de Hielo Sur, donde, según la poligonal, Chile tendría el 85%, lo que Argentina no compartía, y que durante la administración del Presidente Lagos se había acordado efectuar nuevas mediciones, sin resultados conocidos. Destacó que se trataba de la segunda mayor reserva de agua del mundo, después de la Antártica, y consultó si la Dirección disponía de información sobre esa materia.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, señaló que Argentina contaba con mejor accesibilidad a la zona, con caminos pavimentados hasta El Chaltén.

El **Honorable Diputado señor Bianchi** advirtió que, según el trazado actual de la poligonal, Chile estaría perdiendo territorio.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, explicó que los hielos se desplazaban, lo que impedía usar puntos fijos de referencia o aplicar el criterio de las altas cumbres que dividen las aguas en una meseta helada de 2.000 metros de altitud promedio, y que la Dirección medía la dinámica de los glaciares, como el Pío XI, que, según tenía entendido, era el único en avance.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, estimó pertinente la inquietud del Diputado señor Bianchi, por tratarse de un recurso estratégico. Luego, consultó por el Programa 04, Tramitación de Expedientes, vinculado con el nuevo catastro de derechos de agua y con la regularización pendiente de los pequeños usuarios, cuyos plazos se habían prorrogado en varias ocasiones. Hizo presente que había personas con 0,1 derechos de agua, de los que dependían su huerta o su media hectárea, que desconocían los procedimientos y vivían la situación con gran angustia.

La **Honorable Senadora señora Sepúlveda** consultó por los puntos críticos de ese catastro, que había afectado especialmente a la pequeña agricultura. Señaló que el trámite tenía un costo de 600.000 pesos, que estimó excesivo, y que una de sus mayores dificultades era la exigencia de identificar los puntos de captación mediante coordenadas, de las que los agricultores no disponían, por lo que propuso identificarlos por el canal correspondiente.

En segundo lugar, se refirió a la operación de los embalses Rapel y Convento Viejo, en la región que representa, y sostuvo que en los hechos de 2023 no había existido una acción preventiva coordinada, lo que había provocado daños aguas abajo que obligaban a invertir 7.000 millones de pesos. Consultó qué podía hacerse al respecto, considerando que el Código de Aguas no obligaba a las empresas generadoras a integrar las juntas de vigilancia.

El **asesor de la Dirección General de Aguas, señor José Hipólito Zañartu**, explicó que el Programa 04 comprendía la regularización y el perfeccionamiento de derechos y los demás permisos de competencia de la Dirección, y que el conjunto pendiente de expedientes de constitución de derecho de aprovechamiento alcanzaba en marzo de 2026 a 28.000, más 8.500 a 9.000 ingresos anuales. Indicó que la meta era resolver los pendientes en cuatro años, mediante un equipo dedicado que había elevado la resolución de 300 a entre 1.500 y 1.600 expedientes mensuales, aunque persistían regularizaciones y perfeccionamientos pendientes.

Respecto del catastro, reconoció sus dificultades y explicó que las coordenadas eran una exigencia técnica nacional, cuyo cambio de sistema de referencia había generado desplazamientos en la fiscalización —criterios que ya se habían uniformado—, y coincidió en que el punto de captación debiera constar por su descripción física. En cuanto a los embalses, precisó que la Dirección regulaba los priorizados por la ley Nº 20.304, Colbún y Ralco, que estudiaba incluir Rapel y que, respecto de los demás, fiscalizaba los planes de manejo de las juntas de vigilancia y el estado de su infraestructura.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, solicitó que la Dirección General de Aguas remitiera información por región sobre el avance de los expedientes, destacó la relevancia de los estudios y proyectos del Instituto Nacional de Hidráulica para 2027 y propuso votar conjuntamente ambos presupuestos.

Programa 01
Dirección General de Aguas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 35.514.041, lo que implica una variación total de -3,7%, respecto del presupuesto del año en curso.

- - -

Programa 02
Administración de Infraestructura-Dirección General de Aguas

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 3.454.931, lo que implica una variación total de 0,0%, respecto del presupuesto del año en curso.

- - -

Programa 03
Gestión Hídrica y Organizaciones

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 5.441.705, lo que implica una variación total de -6,8%, respecto del presupuesto del año en curso.

Programa 04
Programa Tramitación de expedientes

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 8.526.480 y refleja una variación porcentual de 32,1%..

En consideración al debate y presentación del Director General de Aguas ya reseñado con motivo del análisis general del Capítulo 04 Dirección General de Aguas:

- Sometido a votación el Capítulo 04, y todos sus Programas, se acordó -por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión - aprobarlo sin enmiendas. Votaron el Honorable Diputado

señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica y señor Núñez y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Capítulo 05
Instituto Nacional de Hidráulica

Programa 01
Instituto Nacional de Hidráulica

Este Capítulo y Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 3.250.004, lo que implica una variación total de -2.4%, respecto del presupuesto del año en curso.

La **Honorable Senadora señora Sepúlveda** solicitó información sobre el estudio del Instituto Nacional de Hidráulica relativo a los sedimentos y al litoral de Bucalemu, zona con problemas recurrentes.

Asimismo, planteó incorporar en la Ley de Presupuestos, mediante una glosa, la norma que solían contener las denominadas “leyes misceláneas”, en virtud de la cual los proyectos de ampliación de sistemas de agua potable rural que ya contaban con recomendación satisfactoria no requerían una nueva.

Ante la observación de que esa norma estaba vigente, precisó que el objetivo era mantenerla en 2027.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, recordó que en la sesión del día anterior se había aclarado que ese mecanismo operaba para las obras de conservación, mejoramiento y ampliación de servicios sanitarios rurales, pero no para los nuevos, y señaló que, para asegurar su vigencia en 2027, se presentaría una indicación parlamentaria o en acuerdo con el Ejecutivo, lo que estimó preferible a una “ley miscelánea”, práctica que se había extendido en exceso y cuya constitucionalidad había sido debatida.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, aclaró que el proyecto de Ley de Presupuestos ya contemplaba esa norma para los proyectos de conservación, ampliación, mantención o mejoramiento de sistemas de agua potable rural, por lo que no sería necesaria una indicación. Respecto del Instituto Nacional de Hidráulica, señaló que representaba el 0,006% del presupuesto del Ministerio.

El **Director Ejecutivo (S) del Instituto Nacional de Hidráulica, señor German Wolf**, explicó que el estudio de Bucalemu era un encargo de la Dirección de Obras Portuarias, motivado por el embancamiento de la

caleta tras la construcción del puente y del muelle, y que comprendería mediciones del arrastre de sedimentos del estero y del mar y modelaciones para evaluar alternativas técnicas y sus costos de inversión y operación, en un plazo aproximado de 18 meses.

La **Honorable Senadora señora Vodanovic** consultó por el diagnóstico hidráulico del río Mataquito, en Licantén y su desembocadura.

El **Director Ejecutivo (S) del Instituto Nacional de Hidráulica, señor German Wolf**, explicó que se trataba del estudio expuesto anteriormente por el Director de Obras Hidráulicas, elaborado por el Instituto durante aproximadamente tres años, con levantamientos topográficos y batimétricos de 40 kilómetros del río. Indicó que la barra de la desembocadura tenía una influencia despreciable en las inundaciones de Licantén y que las alternativas estructurales, muros de entre 5 y 7 metros y varios kilómetros de extensión, resultaban complejas, porque impedirían la evacuación de las quebradas y trasladarían la inundación. Añadió que también se estudiaron medidas no estructurales, como umbrales de alerta temprana y mapas de inundación. Afirmó que los resultados se presentaron en abril de 2026 a la Municipalidad de Licantén y a las Secretarías Regionales Ministeriales, y que las medidas siguientes dependían de la planificación urbana del sector.

La **Honorable Diputada señora Weisse** consultó por las funciones del Instituto y, atendido que su presupuesto se concentraba en personal, con cerca de 2.390 millones, y que las iniciativas de inversión, de alrededor de 250 millones, disminuían en 39%, preguntó a qué se destinaban estas y si los estudios se realizaban con personal propio o mediante contratación.

El **Director Ejecutivo (S) del Instituto Nacional de Hidráulica, señor German Wolf**, explicó que el Instituto era un organismo técnico autónomo relacionado con el Ministerio, que realizaba estudios de factibilidad y validación de ingenierías de infraestructura, principalmente pública, y que también prestaba servicios a privados, como CODELCO. Precisó que los estudios los realizaba su propio personal, mediante modelación numérica, en la que se comenzaba a incorporar inteligencia artificial, y modelación física a escala de embalses, puertos y otras obras, y que solo aspectos muy específicos se subcontrataban, con cargo al subtítulo 22.

Indicó que el subtítulo 31 financiaba la conservación de su infraestructura, que databa de 1953, conforme a un plan de 15 iniciativas hasta 2031, de las cuales cuatro, por 250 millones, correspondían a 2027, por lo que la disminución obedecía a la programación de ese plan.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, valoró la experticia del Instituto, cuya relevancia había

conocido en una discusión presupuestaria anterior y que las crecidas recientes habían confirmado, y sostuvo que debía fortalecerse, porque, a diferencia de una consultora privada, el Estado debía responder por sus estudios y sus funcionarios asumían responsabilidad administrativa. Lamentó que la programación de 2027 y 2028 no incluyera un estudio del río Elqui, que había registrado crecidas no observadas en 15 o 17 años.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, consultó si se mantendría pendiente la Dirección de Obras Portuarias, respecto de la cual, a su juicio, no habían surgido mayores reparos, e hizo presente que esa Dirección, junto con Vialidad y Obras Hidráulicas, representaba el 60% del presupuesto del Ministerio, por lo que solicitó acotar las materias pendientes aprobándola.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, explicó que la solicitud de dejarla pendiente correspondía al Diputado señor Bianchi, por lo que propuso mantenerla en esa condición, sin perjuicio de que la Subcomisión pudiera reunirse brevemente si se aclaraban las dudas.

Reiteró que, respecto de Vialidad y Obras Hidráulicas, debía continuar el trabajo colaborativo con el Ministerio.

- Sometido a votación el Programa 01 “Instituto Nacional de Hidráulica” del Capítulo 05 resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Subcomisión Mixta. Votaron el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica y señor Núñez y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

Capítulo 07
Programa 01
Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Este Programa considera ingresos y gastos por la suma de M$ 8.135.252 lo que implica una variación total de -0,3%, respecto del presupuesto del año en curso.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, expuso que el presupuesto de la Superintendencia de Servicios Sanitarios para 2027 era de continuidad y que aproximadamente dos tercios de sus recursos correspondían al subtítulo 21, gastos en personal.

Explicó que la asignación permitía financiar la dotación del servicio, pese a que se observaba una disminución menor asociada al retiro

de un funcionario mayor de 75 años y a la exclusión de determinados bonos de desempeño institucional.

Añadió que el subtítulo 22, bienes y servicios de consumo, constituía otro componente fundamental del presupuesto, puesto que financiaba los estudios y las actividades de fiscalización y tarificación desarrollados por la Superintendencia.

Precisó que sus recursos se mantenían prácticamente sin variaciones respecto de 2026, lo que permitiría dar continuidad a las funciones institucionales.

En relación con los desafíos previstos para 2027, informó que se continuaría avanzando en los procesos de tarificación de los servicios sanitarios rurales mayores y que comenzaría, por primera vez, la fiscalización de los servicios sanitarios rurales menores.

Explicó que la Superintendencia ya se encontraba fiscalizando a los servicios mayores y medianos, pero que la incorporación de los menores representaba una ampliación significativa de sus funciones, debido a la gran cantidad de organizaciones comprendidas en esa categoría.

Asimismo, mencionó la realización de procesos tarifarios urbanos relevantes en las regiones de Arica y Parinacota y Tarapacá.

Agregó que la Superintendencia debía implementar modificaciones legales recientes que incorporaban nuevas herramientas de fiscalización y cumplimiento, entre ellas los planes de cumplimiento, lo que requeriría adecuaciones en los procedimientos institucionales.

También mencionó los trabajos asociados a la eventual modificación del decreto supremo Nº 90 (que regula los contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales) y el fortalecimiento de las acciones de gestión del riesgo de desastres, materia en la que destacó la colaboración mantenida con el Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres.

Finalmente, indicó que el subtítulo 29 contemplaba un incremento menor, destinado principalmente a renovar tres vehículos del servicio.

El **Honorable Senador señor Núñez** manifestó su preocupación por el inicio de la fiscalización de los servicios sanitarios rurales menores.

Sostuvo que existía una diferencia fundamental entre fiscalizar empresas sanitarias concesionarias con fines de lucro y organizaciones comunitarias de servicios sanitarios rurales, cuyo funcionamiento dependía principalmente del esfuerzo de sus integrantes.

Mencionó como ejemplo la situación de Aguas del Valle, en la Región de Coquimbo, propiedad de Ontario Teachers' Pension Plan, y contrastó esa realidad con la de los comités rurales que prestaban servicios sin perseguir utilidades.

Explicó que numerosas organizaciones de comunas pequeñas enfrentaban dificultades importantes para financiar su funcionamiento, por lo que existía temor de que la fiscalización les impusiera exigencias imposibles de cumplir.

Añadió que los costos de operación de los sistemas habían aumentado considerablemente, especialmente por el precio de la electricidad, lo que podía generar dificultades de abastecimiento e interrupciones temporales del servicio. Advirtió que la aplicación de multas en esas circunstancias podía agravar la situación financiera de las organizaciones y poner en riesgo su continuidad.

Reconoció que la Superintendencia debía cumplir el mandato legal de fiscalizar, pero sostuvo que era indispensable establecer criterios adecuados a la naturaleza comunitaria de los sistemas. En ese sentido, solicitó conocer las orientaciones, protocolos y procedimientos que se impartirían a los equipos fiscalizadores, de manera que las exigencias se aplicaran considerando las capacidades reales de cada organización.

Por otra parte, consultó por la implementación de las nuevas atribuciones de la Superintendencia en materia de planes de inversión de las empresas sanitarias.

Sostuvo que uno de los problemas pendientes del sector era verificar el cumplimiento de las inversiones comprometidas por las propias concesionarias, cuyos costos eran financiados mediante las tarifas pagadas por los usuarios. Manifestó que había observado situaciones en que esas inversiones no se ejecutaban oportunamente y advirtió que parte de las afectaciones provocadas por fenómenos climáticos podía relacionarse con la falta de obras preventivas.

En consecuencia, solicitó conocer los criterios mediante los cuales la Superintendencia utilizaría las nuevas herramientas legales para fortalecer la fiscalización del cumplimiento de los planes de inversión.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, compartió la preocupación expresada por el Senador señor Núñez sobre la fiscalización de los servicios sanitarios rurales.

Consultó cuántos funcionarios fiscalizadores tenía la Superintendencia, cómo se organizaría la incorporación de los sistemas

menores y si la dotación disponible resultaba suficiente para atender las nuevas responsabilidades.

Sostuvo que las organizaciones rurales respondían a una lógica diferente de la de las empresas concesionarias, puesto que habitualmente eran administradas por dirigentes que desempeñaban funciones voluntarias.

Por ello, manifestó que la fiscalización debía contemplar acciones de información, preparación, capacitación y acompañamiento, antes que concentrarse en la aplicación de sanciones.

Asimismo, consultó por la gestión del riesgo de desastres y las medidas de prevención desarrolladas por la Superintendencia.

Planteó que esa materia debía constituir una prioridad presupuestaria, atendidas las emergencias recientes y sus efectos sobre la infraestructura y los servicios básicos, por lo que solicitó conocer los recursos disponibles, las medidas programadas y las principales necesidades pendientes, tanto en la Superintendencia como en otros órganos y servicios vinculados con la prevención y respuesta ante desastres.

El **Honorable Senador señor Calisto** planteó las dificultades que enfrentaban los servicios sanitarios rurales de la Región de Aysén, territorio que, según indicó, contaba con aproximadamente 50 sistemas distribuidos en localidades de gran dispersión geográfica.

Explicó que la extensión regional, cercana a los mil kilómetros, y las dificultades de acceso a numerosas comunidades hacían especialmente complejas las labores de fiscalización y asistencia técnica.

En ese sentido, manifestó su preocupación por la escasez de inspectores en terreno y por los retrasos en las evaluaciones de los sistemas, incluidos los controles de calidad del agua. Señaló que la Contraloría General de la República había formulado observaciones relacionadas con demoras en esas evaluaciones, por lo que solicitó conocer las medidas previstas para corregirlas.

Asimismo, consultó por las acciones destinadas a mejorar las condiciones técnicas y operativas de los sistemas más vulnerables. Mencionó particularmente la situación de Islas Huichas, donde existía riesgo de déficit hídrico durante los meses siguientes.

Advirtió que las dificultades de abastecimiento en territorios insulares podían obligar a implementar soluciones extraordinarias, como el traslado de agua mediante embarcaciones y camiones aljibe, con costos y complejidades importantes.

Por ello, consultó por los mecanismos de prevención y detección temprana de estos problemas operativos.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, explicó que la institución llevaba prácticamente seis años preparándose para fiscalizar a los servicios sanitarios rurales, y recordó que la ley había quedado vigente en 2020.

Indicó que, desde la entrada en vigor del marco legal, se habían realizado numerosas capacitaciones, talleres y visitas técnicas en las distintas regiones, con el propósito de preparar tanto a los equipos institucionales como a las organizaciones fiscalizadas.

En ese sentido, destacó que el enfoque adoptado se denominaba “fiscalización colaborativa” y que su propósito consistía en acompañar a los servicios sanitarios rurales durante la implementación de las exigencias legales, evitando una orientación principalmente punitiva.

Sostuvo que la Superintendencia comprendía las dificultades de las organizaciones comunitarias y que sus funcionarios habían trabajado con ellas para facilitar el cumplimiento progresivo de la normativa.

Refiriéndose a los aspectos prácticos, explicó que, durante las visitas de fiscalización, se entregaban actas con observaciones y recomendaciones sobre las mejoras necesarias. Precisó que esas recomendaciones podían referirse a medidas que correspondía implementar directamente al operador rural o a intervenciones cuya ejecución requería el apoyo de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.

Añadió que, según la experiencia institucional, las organizaciones habían recibido favorablemente ese enfoque, al comprender que las visitas constituían una instancia de apoyo técnico.

Respecto de las consultas sobre los planes de inversión que había planteado el Senador señor Núñez, reconoció que las modificaciones introducidas a la ley no cubrían del todo el asunto, pues se enfocaban en otros aspectos, aunque sí lo abordaban en parte. Destacó la incorporación de una nueva atribución que permitía a la Superintendencia instruir a las empresas sanitarias la ejecución de infraestructura cuando existiera un peligro inminente para el suministro de agua potable o el servicio de alcantarillado.

Explicó que esa herramienta permitiría adoptar medidas con mayor oportunidad, evitando procedimientos prolongados que podían dificultar la intervención frente a riesgos relevantes.

Agregó que la nueva atribución ya había comenzado a aplicarse y que se encontraban próximas a dictarse las disposiciones reglamentarias necesarias para precisar su funcionamiento.

Respecto de la inquietud de la Presidenta sobre la gestión del riesgo de desastres, informó que la Superintendencia trabajaba desde hacía muchos años en esa materia junto con el Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres, en virtud de cambios recientes en la legislación.

Señaló que los procesos tarifarios habían incorporado progresivamente mayores exigencias de seguridad y continuidad operacional, destinadas a fortalecer la capacidad de respuesta de las empresas sanitarias frente a emergencias.

A modo de ejemplo, mencionó la disponibilidad de camiones aljibe, estanques para suministro alternativo y herramientas tecnológicas para supervisar los mecanismos de abastecimiento de emergencia.

Asimismo, indicó que se estaba implementando una metodología de evaluación de riesgos destinada a identificar las principales vulnerabilidades de la infraestructura crítica de las empresas sanitarias.

Agregó que en cada proceso tarifario se elevaban los estándares para hacerse cargo del cambio climático y de las horas de autonomía de los sistemas de agua potable, y que en Santiago se estaban aumentando esas horas ante eventos de turbiedad como los registrados.

En relación con la inquietud del Senador señor Calisto, entendió que se refería al mundo rural, a los cerca de cincuenta servicios sanitarios rurales de Aysén, pues en el sector urbano, que comprendía pocas localidades, no se habían registrado problemas de calidad. Precisó que la Superintendencia sí fiscalizaba esos sistemas, sin embargo, sugirió que representantes de la Dirección de Obras Hidráulicas y de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales ahondaran en el punto, por tener mayores potestades en materia de infraestructura.

Explicó que la Superintendencia podía identificar deficiencias mediante sus fiscalizaciones y comunicarlas a los operadores y a la Subdirección mediante informes técnicos, pero que la ejecución de nuevas obras o el refuerzo de infraestructura correspondía a las competencias de otros organismos.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, consultó si la Superintendencia se encontraba efectivamente preparada para iniciar las nuevas labores de fiscalización de los servicios sanitarios rurales menores sin provocar dificultades graves en el funcionamiento de esas organizaciones.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, afirmó que la institución se encontraba preparada para asumir esas funciones y reiteró que las fiscalizaciones se desarrollarían con criterios de colaboración y apoyo.

Explicó que, aun cuando la legislación vigente contemplara determinadas facultades sancionatorias, existía margen para aplicarlas considerando las características y circunstancias de las organizaciones rurales.

Precisó que la Superintendencia no pensaba en sancionar, sino en realizar una fiscalización colaborativa, y añadió que sería bienvenido que la ley determinara después expresamente los casos en que correspondería sancionar y aquellos en que no.

Por otra parte, añadió que los manuales de fiscalización habían sido elaborados y revisados durante aproximadamente cuatro años con participación de dirigentes y representantes de las organizaciones rurales.

Destacó que esos documentos habían sido simplificados y adaptados a un lenguaje más accesible, de manera que los operadores conocieran anticipadamente los procedimientos y criterios que se aplicarían.

Por todo ello, concluyó que esa preparación permitía a la Superintendencia afrontar las nuevas tareas de fiscalización con conocimiento de las particularidades de los servicios sanitarios rurales.

La **Presidenta de la Subcomisión, Honorable Senadora señora Vodanovic**, expuso diversas inquietudes transmitidas por federaciones de servicios sanitarios rurales respecto del proyecto de Ley de Presupuestos para 2027.

Indicó que las organizaciones habían manifestado preocupación por una eventual disminución de la dotación de personal y por una reducción de 61,8% en los recursos destinados a estudios, circunstancia que, según ellas, dificultaría la preparación de nuevos proyectos.

Agregó que también habían solicitado mayor claridad sobre los recursos disponibles para asesoría y capacitación de los comités, saneamiento y atención de emergencias.

Asimismo, mencionó observaciones relacionadas con los cambios en las obligaciones de información del Ministerio de Obras Públicas.

Por otra parte, se refirió a la posibilidad de contratar empresas sanitarias concesionarias para desarrollar estudios, diseños y obras de agua potable y saneamiento rural.

Planteó que las organizaciones cuestionaban el fundamento jurídico de esa disposición, atendido que la materia se encontraba sometida a discusión legislativa en el marco de una reforma a la ley Nº 20.998, que regula los servicios sanitarios rurales.

El **Superintendente de Servicios Sanitarios, señor Jorge Rivas**, aclaró que las observaciones planteadas parecían corresponder principalmente al ámbito de competencias y al presupuesto de la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.

Precisó que la Superintendencia no contemplaba disminuciones de personal ni de recursos destinados a fiscalizar y tarificar los servicios sanitarios rurales.

Por último, indicó que el organismo había fortalecido previamente sus capacidades mediante la incorporación de funcionarios y vehículos, por lo que disponía de mayores medios para atender las nuevas responsabilidades.

- Sometido a votación el Capítulo 07, Programa 01 “Superintendencia de Servicios Sanitarios”, resultó aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros de la Subcomisión Mixta. Votaron el Honorable Diputado señor Bianchi, los Honorables Senadores señora Gatica, señor Núñez y señora Vodanovic y la Honorable Diputada señora Weisse.

\- - -

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, dio cuenta de una solicitud de la Senadora señora Vodanovic de rectificar la información sobre los recursos asignados a la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales para estudios básicos y personal, con el fin de contar con ella antes de la votación en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, por estimar contradictorio que se redujera el personal, y con ello la capacidad de asesoría, y luego se propusiera contratar a la empresa sanitaria.

- La Subcomisión acordó remitir esa solicitud mediante oficio.

\- - -

Al concluir la última sesión, el Subsecretario realizó una breve exposición sobre el denominado Plan Chile Despega.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, expuso el Plan Chile Despega, cartera proempleo del Gobierno, que en el Ministerio comprendía 241 contratos en las 16 regiones, por 377.000 millones de pesos, con una estimación de 23.000 empleos. Explicó que la Dirección de Presupuestos había exigido proyectos con diseño y recomendación satisfactoria, que pudieran iniciarse en enero de 2027 y concluir ese mismo año, sin arrastre, y que la mayor parte de los contratos, 138, por 265.000 millones, correspondía a obras viales, principalmente de conservación. Agregó que estos recursos explicaban el 9% de aumento del presupuesto del Ministerio, compuesto en un 97% por arrastre.

Respecto del empleo, señaló que existían al menos ocho metodologías de estimación, con resultados dispares, y que la cifra de 23.000 empleos se basaba en la que utilizaba la Dirección de Presupuestos desde 2013, frente a 22.000 según estudios internacionales, 15.000 según la CEPAL y 5.000 según el profesor señor Rivera, quien expuso en sesiones anteriores, diferencia que obedecía a la inclusión de los empleos indirectos e inducidos.

Informó que 10 medidas extraordinarias de agilización, entre ellas plazos máximos de cinco días para la mayoría de las etapas, y la evaluación técnica y económica en un solo acto, reducirían de seis a cuatro meses el plazo hasta el inicio de las obras, y que ya se habían publicado 148 contratos, el 61% del plan, por 214.000 millones y 12.800 empleos, en todas las regiones y con mayor impacto fuera de la Región Metropolitana, por sobre lo programado. Indicó que se esperaba publicar la totalidad en octubre de 2026, adjudicar en noviembre, iniciar los contratos en diciembre y ejecutar las obras a comienzos de 2027.

La **Honorable Diputada señora Weisse** consultó si los 28 contratos de la Región del Biobío, 18 de ellos publicados, incluían los corredores retirados de la Contraloría General de la República que, según había anunciado el señor Ministro, se ejecutarían en forma directa y no por concesión.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, respondió que no, porque el plan exigía proyectos con diseño concluido.

El **Presidente (A) de la Subcomisión, Honorable Senador señor Núñez**, solicitó la nómina por región de los contratos, considerando que se adjudicaban con cargo a 2026, aunque se ejecutaran en 2027.

La **Honorable Senadora señora Vodanovic** estimó importante difundir esa información en las regiones. Además, consultó por qué las medidas de agilización no podían aplicarse en forma permanente.

El **Subsecretario de Obras Públicas, señor Nicolás Balmaceda**, precisó que los corredores del Biobío avanzaban por separado, por requerir un diseño y una ejecución más extensos, y coincidió en que el plan podía servir como piloto para mejorar los procesos de licitación, que ya se estaban modificando en el marco de un trabajo de "facilitación regulatoria".

El **Director General de Obras Públicas, señor Joaquín Dagá**, informó que los corredores ya contaban con recomendación satisfactoria para su diseño y que la consultoría de ingeniería se licitaría durante 2026.

Luego, coincidió en que muchas de las medidas podrían incorporarse en forma permanente. Añadió que el proyecto de Ley de Presupuestos contemplaba otras medidas complementarias: eximir de la admisibilidad del Ministerio de Desarrollo Social y Familia a los proyectos de conservación, que representaban cerca del 50% del subtítulo 31 del Ministerio; mantener la identificación presupuestaria de los proyectos de arrastre, para acelerar la inversión durante el verano, y ajustar los montos de las adjudicaciones sujetas a toma de razón de la Contraloría General de la República.

\- - -

RESOLUCIÓN DE LA PARTIDA

En mérito de las consideraciones precedentemente expuestas y de las resoluciones adoptadas, la Quinta Subcomisión Especial Mixta de Presupuestos propone aprobar la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas, sin enmiendas, con excepción de:

- los siguientes programas del Capítulo 02 Dirección General de Obras Públicas:

- 03 Dirección de Obras Hidráulicas y su programa asociado 23 Administración de Infraestructura – DOH.

- 04, Dirección de Vialidad y sus programas asociados 24 Administración de Infraestructura -Dir. Vialidad y 34 Conservaciones por Administración Directa – Dir. Vialidad.

-06 Dirección de Obras Portuarias y su programa asociado 26 Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores.

- 12 Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.

- 22 Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, solo su Subtítulo 31 de Iniciativas de Inversión.

Todos ellos han quedado pendientes para ser tratados en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **7 de octubre de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Paulina Vodanovic Rojas (Presidenta), y María José Gatica Bertin y señor Daniel Núñez Arancibia, y del Honorable Diputado señor Carlos Bianchi Chelech; el día **19 de octubre de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Paulina Vodanovic Rojas (Presidenta), y María José Gatica Bertin y señores Miguel Ángel Calisto Águila (reemplaza a Senadora señora María José Gatica Bertin), y señor Daniel Núñez Arancibia, y el día **20 de octubre de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Paulina Vodanovic Rojas (Presidenta), y María José Gatica Bertin y señor Daniel Núñez Arancibia (Presidente Accidental), y de los Honorables Diputados señor Carlos Bianchi Chelech y señora Flor Weisse Novoa.

Sala de la Subcomisión, a 26 de octubre de 2026.

JUAN PABLO LIBUY GARCÍA
Abogado Secretario de la Subcomisión

CUADRO RESUMEN

A continuación, se consignan los acuerdos adoptados por la Subcomisión respecto de cada uno de sus capítulos y programas:

CAPÍTULO 01 Secretaría y Administración General	**Programa 01 Secretaría y Administración General**	APROBADO SIN ENMIENDAS.
CAPITULO 02 Dirección General de Obras Públicas	**Programa 02 Dirección de Arquitectura**	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 03 Dirección de Obras Hidráulicas	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 04 Dirección de Vialidad	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 06 Dirección de Obras Portuarias	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 07 Dirección de Aeropuertos	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 09 Dirección General de Obras Públicas	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 10 Fiscalía Ministerio de Obras Públicas	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 11 Dirección de Planeamiento	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 12 Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA

	Programa 13 Dirección de Contabilidad y Finanzas	APROBADO SIN ENMIENDAS.
	Programa 22 Mandatos Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio	APROBADO SIN ENMIENDAS. CON EXCEPCIÓN DEL SUBTITULO 31 DE INICIATIVAS DE INVERSIÓN. QUE QUEDA PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA.
	Programa 23 Administración de Infraestructuras DOH	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 24 Administración de Infraestructuras Dirección de Vialidad	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 26 Construcción, Reparación y Mantención de Transbordadores	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 34 Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Vialidad	PENDIENTE PARA COMISIÓN MIXTA
	Programa 37 Conservaciones por Administración Directa - Dirección de Aeropuertos	APROBADO SIN ENMIENDAS.

CAPÍTULO 03 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas	**Programa 01 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas**	APROBADO SIN ENMIENDAS.
CAPÍTULO 04 Dirección General de Aguas	**Programa 01 Dirección General de Aguas**	APROBADO SIN ENMIENDAS
	Programa 02 Administración de Infraestructuras Dirección General de Aguas	APROBADO SIN ENMIENDAS
	Programa 03 Gestión Hídrica y Organizaciones Dirección General de Aguas	APROBADO SIN ENMIENDAS
	Programa 04 Programa Tramitación de Expedientes	APROBADO SIN ENMIENDAS
CAPÍTULO 05	**Programa 01 Instituto Nacional de Hidráulica**	APROBADO SIN ENMIENDAS
CAPÍTULO 07	**Programa 01 Superintendencia de Servicios Sanitarios**	APROBADO SIN ENMIENDAS

JUAN PABLO LIBUY GARCÍA
Abogado Secretario de la Subcomisión