



“CARACTERIZACIÓN DE SUBSIDIOS AÉREOS EN CHILE”

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE
MAGÍSTER EN POLÍTICAS PÚBLICAS**

Alumno: Valentina de la Maza Pérez.

Profesor Guía: Aldo González Tissinetti.

Santiago, diciembre de 2018

1. Introducción

En Chile existen cientos de localidades donde el aislamiento es uno de los principales problemas que enfrentan sus residentes, los cuales no tienen acceso a servicios regulares de transporte público. Por otro lado, se han identificado lugares que si bien disponen de servicios regulares, los precios y el escaso poder adquisitivo de sus habitantes no les permite su utilización. En ambos casos, los habitantes no pueden desplazarse hacia localidades con mayor desarrollo económico, donde presten servicios de salud, educación, administrativos, etc.

Considerando estos problemas de conectividad, surge como política pública el subsidio al transporte en zonas aisladas, implementada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, desde la década de los 80's y ampliada a través de la Ley 20.378, de 2009, entregando subsidios a la oferta, que financian la operación de servicios de transporte regular en zonas aisladas del país en donde no existe transporte público regular, y a la demanda para subvencionar la tarifa de servicios de transporte regulares existentes, en el caso de habitantes de zonas aisladas, cuyo nivel de ingresos no les permite acceder a los mismos.

Así, en la actualidad, operan cerca de 1000 servicios de zonas aisladas los cuales se efectúan en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo, y tienen por objeto contribuir a la integración productiva y territorial de los habitantes, permitiendo o facilitando su desplazamiento hacia localidades con mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios.

Por otro lado, en la misma Ley se establece un subsidio en zonas extremas, el cual tiene como objetivo promover el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país.

En este contexto legal, este trabajo tiene como finalidad hacer un análisis descriptivo de los servicios aéreos que se enmarcan dentro de los Programas de Zonas Aisladas y Zonas Extremas. En Chile actualmente existen 9 servicios regulares de transporte aéreo que reciben subsidio a la oferta o a la demanda, que en total realizan 17 rutas y están presentes en las regiones de Valparaíso, Biobío, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

La existencia de estos subsidios aéreos es relevante considerando lo que se expone en BID (2018) donde

se señala que proveer conectividad aérea es un factor clave para lograr la integración y el desarrollo de una región, lo que se traduce en un mayor crecimiento del PIB.

En el mismo trabajo se señala que en un mercado desregulado se espera que la competencia entre aerolíneas promueva más frecuencias, tarifas más accesibles y mejores servicios; sin embargo, no todas las rutas son económicamente interesantes para las compañías aéreas. Esto se debe principalmente a los altos costos fijos de operación, que limitan la oferta de transporte aéreo sólo a destinos con niveles relativamente altos de pasajeros. En este sentido, el logro de economías de escala es menos probable en las rutas que conectan zonas aisladas, lo que hace importante la intervención del Estado, lo que en Chile se hace a través de subsidios a la oferta y a la demanda, que en este trabajo serán descritos.

Por otro lado, es importante mencionar que este modo de transporte cumple, a su vez, con otros propósitos, los que bien se detallan en BID (2018), tales como garantizar servicios de rescate en áreas con terreno difícil donde el transporte terrestre no es una opción debido a la distancia al centro urbano más cercano; conectar el sistema nacional de transporte aéreo en lugares que no generan suficiente demanda para atraer los servicios comerciales de las compañías aéreas y para los cuales las alternativas de transporte (terrestre o marítimo) sean limitadas o ineficientes; garantizar una frecuencia mínima de vuelos domésticos en temporadas bajas o durante ciertos horarios; promover cohesión social en zonas periféricas, islas o regiones con demandas políticas.

Dado esto, se evaluarán los beneficios y riesgos de esta política pública considerando además las siguientes dimensiones: Transparencia del Programa y asignación de recursos públicos; Incentivos para la eficiencia y la competencia. (BID, 2018)

Luego de esta introducción, en el punto 2. se expondrá la justificación legal y económica de subsidiar servicios regulares de transporte aéreo en zonas aisladas y extremas. A continuación, en el punto 3. se describirá la metodología que define que una localidad sea considerada aislada. Posteriormente, en el punto 4. se darán a conocer las características de los servicios aéreos que actualmente reciben subsidio en Chile. En seguida, en el punto 5. se expondrá una evaluación de los beneficios y riesgos de la política pública. En el punto 6., se presenta al análisis del servicio subsidiado implementado entre Balmaceda y Punta Arenas. Y finalmente, en el punto 7., se presentan las conclusiones y recomendaciones de política pública.

2. ¿Por qué subsidiar? Justificación legal y económica

El otorgamiento de subsidios al transporte en zonas aisladas, se ha fundamentado debido a que dada la ubicación geográfica, la escasa población, o por su bajo nivel socioeconómico, no es posible generar un nivel de viajes tal que, sea atractivo para un operador privado de transporte ofrecer un servicio de este tipo de manera espontánea, debido a la baja rentabilidad que el negocio tendría en esas condiciones.

Por este motivo, el Estado en su rol de promoción de la integración armónica de todos los sectores de la Nación corrige estas imperfecciones del mercado a través de la asignación de un subsidio, que fomente la realización de este tipo de actividades por parte de agentes privados.

A continuación se presenta en detalle los argumentos legales y económicos de esta intervención del Estado.

2.1. Justificación legal

El fundamento legal está contenido en diversos principios de bien público y disposiciones jurídicas, que recogen la facultad que tiene para intervenir subsidiariamente en la operación de sistemas de transporte en zonas aisladas.

Al respecto, la disposición fundamental se encuentra en los **Art. 1º, 22º y 104º** inciso primero de la **Constitución Política de la República**:

- 1) **Art. 1º:** *“Las personas nacen libres e iguales en dignidad y derechos, y la familia es el núcleo fundamental de la sociedad.*

El Estado reconoce y ampara a los grupos intermedios a través de los cuales se organiza y estructura la sociedad y les garantiza la adecuada autonomía para cumplir sus propios fines específicos.

El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los

integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece.

Es deber del Estado resguardar la seguridad nacional, dar protección a la población y a la familia, propender al fortalecimiento de ésta, promover la integración armónica de todos los sectores de la Nación y asegurar el derecho de las personas a participar con igualdad de oportunidades en la vida nacional”.

- 2) **Art. 19 N° 22:** *“La no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica.*

Sólo en virtud de una ley, y siempre que no signifique tal discriminación, se podrán autorizar determinados beneficios directos o indirectos en favor de algún sector, actividad o zona geográfica, o establecer gravámenes especiales que afecten a unos u otras. En el caso de las franquicias o beneficios indirectos, la estimación del costo de éstos deberá incluirse anualmente en la Ley de Presupuestos”.

- 3) **Art. 104, inc. 1°:** *“Para el Gobierno y administración interior del Estado a que se refiere el presente capítulo, se observará como principio básico la búsqueda de un desarrollo territorial armónico y equitativo. Las leyes que se dicten al efecto deberán velar por el cumplimiento y aplicación de dicho principio, incorporando asimismo criterios de solidaridad entre las regiones, como al interior de ellas, en lo referente a la distribución de los recursos públicos”.*

De los artículos citados se desprende que es obligación del Estado preocuparse de cada uno de los habitantes del país, creando las condiciones sociales para un normal desenvolvimiento de las actividades de cada persona y contribuyendo a satisfacer las necesidades básicas de habitación, alimentación, salud, educación, etc. Lo anterior, junto con la seguridad nacional, la soberanía y la integridad territorial, impulsa a los gobernantes a incentivar el poblamiento de zonas aisladas para lo cual estos subsidios de transporte son fundamentales.

A su vez, **el D.F.L. N° 279 de 1960**, fija normas sobre atribuciones del Ministerio de Economía en materias de transporte, entre otros:

En su **art. 1º**, la normativa establece, en lo que dice relación al transporte, que le corresponderá especialmente al Ministerio de Economía, entre otras materias:

“d) Proponer las subvenciones fiscales a los diversos servicios y empresas de transporte”.

Además, el **art. 4º** dispone que corresponderá, especialmente al Subsecretario de Transportes:

“g) Ocuparse del fomento e integración de las diferentes clases de transporte, y de sus servicios complementarios en un sistema nacional que satisfaga las necesidades generales del movimiento de personas y adecuado abastecimiento del país”.

El **D.F.L. N° 279 de 1960, con posterioridad, la ley N° 16.723, de 1967**, traspasa las funciones y atribuciones en materia de transportes del Ministerio de Economía al Ministerio de Obras Públicas, que pasa a denominarse Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

D.L. N° 577, de 1974, crea el Ministerio de Transportes, y dispone que es el encargado de cumplir las funciones y ejercer las atribuciones que correspondían a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El subsidio al transporte público en zonas aisladas se implementa desde sus inicios a través de la **Ley de Presupuestos de la Nación**, la que en el párrafo primero de Glosa 03, asociada al ítem 511, ha indicado y se ha mantenido lo siguiente:

“Subsidios comprometidos al transporte regional, los que podrán ser traspasados a las correspondientes Intendencias y al Ministerio de Obras Públicas, los cuales se encargarán de los procesos de licitación de las subvenciones a los servicios de transporte que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estas Entidades podrán asimismo ejecutar todos los actos y contratos conducentes al uso de estos fondos para los fines que se otorgan.”.

La **Ley 20.378, de 2009**, la cual crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, establece en su artículo 5), letra a), un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contempla un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas. Dentro de este Programa, se crea también un subsidio en zonas extremas, el cual tiene como objetivo promover el transporte público

en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país.

A partir de la Ley 20.378 es posible dar continuidad a los servicios que ya estaban operando e implementar otros nuevos.

En la Anexo N° 1, se da a conocer los subsidios aéreos que se encuentran vigentes por región y su año de inicio.

A su vez, en Anexo N° 2, se expone el procedimiento para incorporar nuevos servicios aéreos subsidiados

2.2. Justificación económica

En este apartado se analizarán dos causas, que pueden explicar la nula oferta de servicios regulares de transporte en las zonas analizadas y que hacen necesaria la intervención del Estado.

1) Externalidades

El término externalidad se utiliza en economía para referirse a lo que ocurre cuando uno o varios agentes económicos toman una decisión, la que puede generar efectos positivos o negativos sobre otros agentes, los cuales no fueron informados de la decisión tomada.

En el caso en que las externalidades sean pecuniarias no presentan un gran problema ya que estas son incorporadas o reflejadas por los precios, por lo tanto en este caso el mercado puede asignar eficientemente los recursos.

Sin embargo, también existen las externalidades tecnológicas o no pecunarias, las cuales no permiten que el mercado asigne eficientemente los recursos, ya que el sistema de precios no incorpora estos efectos externos.

Para determinar la existencia de una externalidad tecnológica se debe comparar en el punto de equilibrio del mercado funcionando libremente, Demanda (D) = Oferta (S), la relación entre el Beneficio Marginal Privado (BMgP) con el Beneficio Marginal Social (BMgS) y el Costo Marginal Privado (CMgP) con el Costo Marginal Social (CMgS). Si en el equilibrio del mercado funcionando libremente se produce que $BMgS \neq CMgS$, entonces estamos ante la presencia de una externalidad tecnológica.

La existencia de un servicio de transporte subsidiado en un lugar donde no existe conectividad, genera una externalidad tecnológica positiva. En dicho caso, la relación es $BMgS > CMgS$, es decir, el beneficio para la ciudadanía que exista el servicio de transporte es mayor a su costo, lo que constituye una economía externa.

En el caso de los servicios que reciben subsidio a la oferta, la economía externa se produce por el lado de la producción, la que se define de la siguiente forma:

$$CMgS = CMgP - \text{Economía Externa.}$$

Para los servicios que reciben subsidio a la demanda, en cambio, la economía externa se produce por el lado del consumo, la que se define de la siguiente forma:

$$BMgS = BMgP + \text{Economía Externa}$$

En ambos casos, la economía externa induce al mercado a asignar una cantidad de recursos menor que la óptima. Por lo tanto, la maximización del bienestar social implica un mayor consumo y una mayor producción que el resultado de mercado.

En las localidades aisladas donde se entregan subsidios a la oferta, el resultado de equilibrio privado es no proveer servicios de transporte público regular. Al considerar externalidades positivas tales como el acceso a servicios de salud, educación, administrativos, etc., lo que conlleva a la integración productiva y territorial de los habitantes, el Estado decide intervenir, para generar una oferta positiva de servicios de transporte regular.

A través del subsidio a la demanda se permite a más habitantes acceder a los servicios y, a su vez, se logra que el operador privado realice más viajes hacia lugares con mayor desarrollo, lo que conlleva la integración de la comunidad con menores ingresos.

2) Desigualdad territorial

La Subsecretaría de Desarrollo Regional ha definido zonas extremas como aquellos territorios geográficamente aislados, con bajo nivel de accesibilidad y una población escasa y altamente dispersa y donde, además, se puede observar una escasa presencia y baja cobertura de servicios públicos, lo que provoca una situación de desigualdad en relación al resto del país.

Según datos de la OECD, un alto nivel de desigualdad caracteriza a Chile en comparación con otros países y las diferencias de ingresos entre las regiones del país son también superiores con respecto a la mayoría de los países integrantes de dicha organización (OECD 2009).

A su vez, en Senado (2012) se concluye que las comunas con zonas aisladas presentan territorios que además de mantener un bajo nivel de integración con el resto del país, desde el punto de vista físico, concentran altos niveles de pobreza e indigencia junto a bajos porcentajes de educación formal y básica completa, esto además de empleos relacionados principalmente a los sectores primario y terciario. Con todo lo anterior, es posible establecer que las zonas aisladas en Chile presentan condiciones socioeconómicas desfavorables, lo que configura un escenario de desigualdad territorial.

Lo anterior justifica la intervención del Estado subsidiando servicios de transporte público para permitir o facilitar el desplazamiento hacia localidades con mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios y con esto disminuir la desigualdad territorial.

3. Metodología de identificación de zonas aisladas

A través de la Resolución Exenta N° 1975, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprueba la metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte.

En base a un Sistema de información Geográfico (SIG) que contiene información de población, acceso a servicios de transporte público, salud, educación y otros relevantes para la ciudadanía, se definen umbrales de aislamiento, que permiten categorizar grados de aislamientos de cada localidad (Crítico, Alto, Regular, Integrado), lo que permite además poder priorizar la intervención del Estado.

Aquellas localidades que califican con un grado de aislamiento Integrado, es decir, tienen acceso a un servicio de transporte público, son eventualmente candidatas a un subsidio a la demanda, si cumplen con otras condiciones como bajos niveles de ingreso o bien altos costo del transporte respecto a ingresos de la población, etc.

A su vez, para determinar las localidades aisladas respecto a servicios de necesidad de la población, donde resulta poco probable que un operador privado preste servicios de transporte público, lo que se hace necesario que el Estado licite servicios, otorgando así un subsidio a la oferta, contempla dos etapas: la primera considera el cálculo del tiempo de viaje hacia la localidad que disponga de los servicios que se detallarán más adelante y la segunda prioriza el grado de aislamiento según los tiempos de viaje estimados a los diferentes servicios.

A continuación se detalla los algoritmos que determinan cuándo subsidiar demanda u oferta:

3.1. Subsidio a la demanda

La norma señala que se entregará subsidio a la demanda si es que el porcentaje de gasto en transporte público de una familia es mayor que un nivel dado (umbral de aislamiento por tarifa). Entonces:

Si $PGTP \geq UAT \Rightarrow$ Se entrega subsidio a la demanda

Si $PGTP < UAT \Rightarrow$ No se entrega subsidio a la demanda

Donde,

PGTP: porcentaje de gasto en transporte público.¹

UAT: umbral de aislamiento por tarifa medido en porcentaje.²

A su vez, se define una “línea de pobreza” la cual considera el valor de una canasta necesaria para cubrir los gastos de alimentación y los estándares mínimos de otras necesidades básicas, entre las cuales se incluye el desplazamiento en transporte público.

Se asume que una familia con un ingreso per cápita inferior a esta “línea de pobreza” tendría restricciones para pagar la tarifa del transporte público y, por lo tanto, debiera recibir subsidio a la demanda.

El modelo queda de la siguiente forma:

$$\begin{aligned} & \text{Si } IFPC \leq LP \Rightarrow \text{Se entrega subsidio a la demanda} \\ \text{Si } IFPC > LP \Rightarrow & \begin{cases} \text{Si } PGTP \geq UAT \Rightarrow \text{Se entrega subsidio a la demanda} \\ \text{Si } PGTP < UAT \Rightarrow \text{No se entrega subsidio a la demanda} \end{cases} \end{aligned}$$

Donde,

IFPC: Ingreso familiar per cápita medido en pesos chilenos.³

LP: Línea de pobreza medida en pesos chilenos.⁴

¹ Para calcular PGTP, se estima el gasto en transporte público que hacen en promedio las familias (GTP). Para esto se hace una valoración de los viajes mensuales que en promedio debería realizar cada familia por cada tipo de servicio con la respectiva tarifa estimada. El cálculo del GTP será, entonces, la sumatoria de los productos entre la cantidad de viajes y la respectiva tarifa. De esta forma, el PGTP es igual al % del GTP en el Ingreso medio familiar de cada localidad.

² Considerando la encuesta de presupuestos familiares el porcentaje promedio de gasto en transporte público de los hogares es de 5,14%, por lo que se utiliza dicho valor para definir el UAT. Si los recursos fueran escasos tomando en cuenta aquel valor, se podrá considerar el porcentaje promedio de gasto en transporte público de los hogares de los tres primeros quintiles, el cual es de 7,54%.

³ Para esta estimación se utilizan datos de la CASEN 2006 y CENSO 2002.

⁴ LP=\$31.756 calculada por Ministerio de Desarrollo Social considerando CASEN 2006 y con factores de expansión en base al CENSO 2002.

3.2. Subsidio a la oferta

Para determinar las localidades aisladas se considera el tiempo de viaje de cada localidad hacia la localidad que disponga los siguientes servicios:

- Servicios de transporte público.
- Servicios de educación.
- Servicios de salud
- Servicios de abastecimiento y venta de productos
- Servicios financieros
- Servicios administrativos
- Servicios poblacionales específicos⁵

La ecuación del tiempo total se define de la siguiente forma:

$$t_t = t_a + t_{ch} + t_{rtp}$$

Donde,

t_t : Tiempo total de viaje a un servicio.

t_a : Tiempo de acceso desde la localidad a la red de transporte público.⁶

t_{ch} : Tiempo necesario para realizar un cruce de una barrera hidrográfica.⁷

t_{rtp} : Tiempo de viaje en la red de transporte público para llegar al servicio.⁸

Con los tiempos de viaje calculados, se estima el grado de aislamiento de la localidad en base a umbrales de aislamiento definidos para cada una de las cuatro macrozonas, las que se detallan en Anexo N° 3.

La definición de los grados de aislamiento, en función del tiempo promedio de viajes en horas, para cada

⁵ Conservador de Bienes Raíces, Juzgados, Registro Civil.

⁶ Se asume que la velocidad de desplazamiento en caminata varía según el grado de pendiente que tenga la ruta. Por lo tanto, el cálculo se hace sumando los cuocientes entre la distancia recorrida por cada grado de pendiente y la velocidad de desplazamiento respectiva.

⁷ Se considera la información de embarcaderos, balseos y cruces elaborada por la Armada el año 2005 y georreferenciada por la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas en conjunto con la cobertura de hidrografía entregada por la Subsecretaría de Transportes, la cobertura de localidades del Módulo de Análisis de Aislamiento Territorial (MAAT) y la cobertura de la red vial.

⁸ Se considera una parte del modelo de costos de operación (COPER), en su versión chilena, el cual fue desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas y actualizado por SECTRA en el año 1999.

macrozona, se presenta en la Tabla N° 1 a continuación:

Tabla N° 1: Grado de aislamiento según tiempo promedio de viaje [hrs.]

Grado de aislamiento	Macrozona			
	1	2	3	4
Integrado	0 - 2,3	0 - 0,8	0 - 0,7	0 - 3,3
Regular	2,3 - 6,6	0,8 - 2,3	0,7 - 1,6	3,3 - 8,1
Alto	6,6 - 14,3	2,3 - 6,3	1,6 - 3,8	8,1 - 14,2
Crítico	> 14,3	> 6,3	> 3,8	> 14,2

Fuente: Elaboración propia en base al Informe Final de actualización de la metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte.

4. Servicios aéreos subsidiados

En este apartado se presentan las principales características de cada uno de los servicios de transporte aéreo que reciben subsidio a la oferta, según la información obtenida de los contratos históricos y vigentes con la respectiva empresa operadora.

También, se dan a conocer los aspectos más importantes de los subsidios a la demanda según lo establecido en los Procedimientos de entrega de subsidio y/o Convenios de colaboración con las respectivas Intendencias Regionales o Gobernaciones Provinciales, para la implementación de cada subsidio que establece la correspondiente región.

A su vez, los Anexos N° 4 y N° 5, contienen el detalle de cada uno de los Contratos y Convenios de colaboración vigentes de los servicios que aquí se exponen.

4.1. Beneficiarios potenciales

En Chile actualmente existen 9 servicios de transporte aéreo que reciben subsidio a la oferta o a la demanda, que en total realizan 17 rutas y están presentes en las regiones de Valparaíso, Biobío, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

En la Anexo N° 6 se enlistan los servicios por región, programa, tipo de subsidio y se muestra para cada servicio a qué tipo de pasajero va orientado.

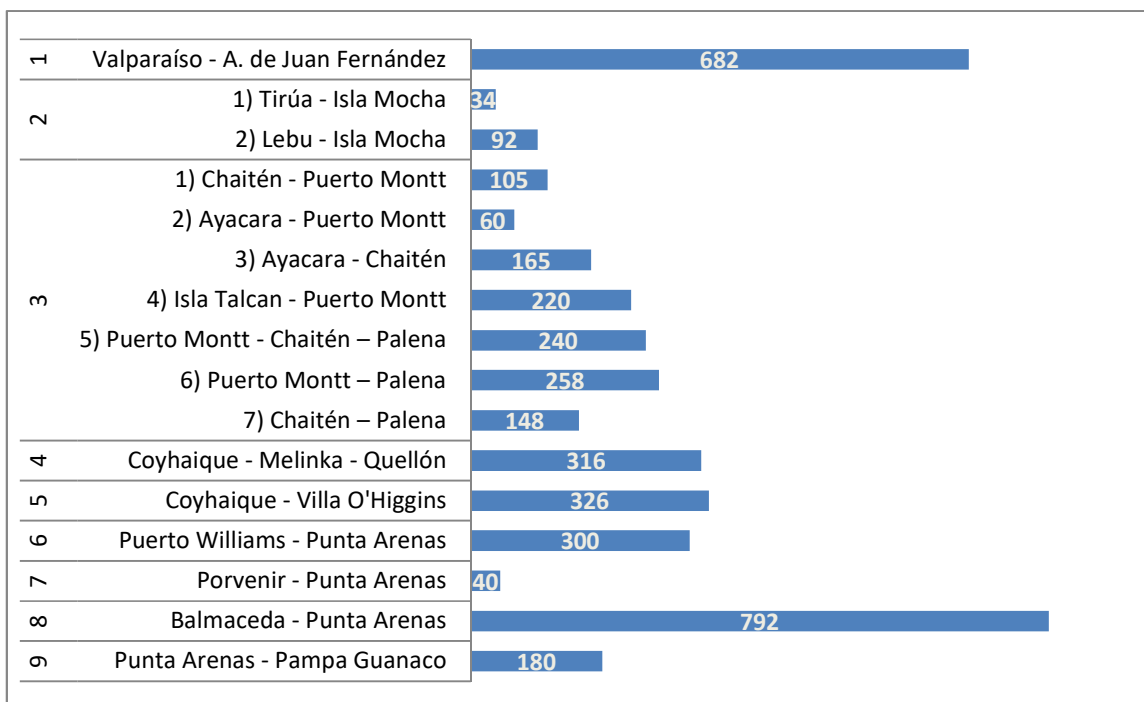
Los servicios que reciben subsidio a la oferta, no son exclusivos para residentes de las zonas aisladas, sin embargo en los contratos con la empresa operadora se exige que exista prioridad de acceso a los habitantes de la respectiva localidad aislada.

En cambio, los subsidios a la demanda, si son exclusivos para residentes de las respectivas provincias y para sus hijos que estudien fuera de la provincia.

4.2. Rutas

En el siguiente gráfico se da a conocer la longitud de cada uno de los recorridos que contemplan los servicios:

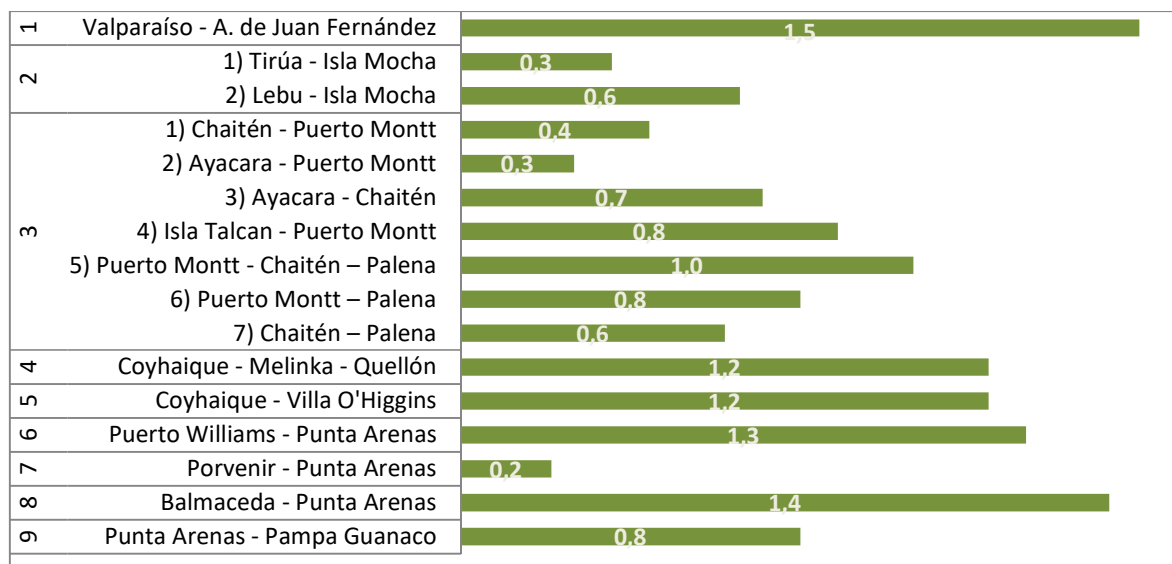
Gráfico N° 1: Longitud rutas subsidiadas [km]



Fuente: Subsecretaría de Transportes

A su vez, para cada una de las rutas graficadas se presenta a continuación el tiempo de viaje.

Gráfico N° 2: Tiempo de viaje [hrs.] para cada ruta aérea subsidiada



Fuente: Subsecretaría de Transportes

Finalmente, con el fin de dimensionar la magnitud de las rutas aéreas, en Anexo N° 7 se presentan los mapas para cada uno de los servicios.

4.3. Tipos de naves

- 1) CEE0001: Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández, el servicio se realiza con las siguientes aeronaves:
- Beechcraft Super King Air, modelo B-200, número de matrícula CC-AMJ, año 1976 y capacidad de 8 pasajeros.
 - Beechcraft Super King Air, modelo B-200, número de matrícula CC-ACV, año 1978 y capacidad de 8 pasajeros.

Beechcraft Super King Air



- 2) CEE0002: 1) Isla Mocha - Tirúa 2) Isla Mocha – Lebu, el servicio se realiza con la aeronave marca Piper, modelo PA-34-200T, número de matrícula CC-PRI, año 2009 y capacidad de 5 pasajeros.

PA-34 Seneca



- 3) CEE0004: 1) Coyhaique - Melinka, 2) Melinka – Quellón, el servicio se realiza con la aeronave Bimotor, Piper PA-31, del año 1977, número de matrícula CC-CRN y capacidad de 7 pasajeros._



- 4) CEE0005: Coyhaique - Villa O'Higgins, el servicio se realiza con la aeronave Marca Piper, Modelo PA-31-325, matrícula CC-CWB y capacidad de 7 pasajeros._



- 5) CEE0008: Balmaceda - Punta Arenas, el servicio se realiza con la aeronave Marca BAE 146-200, matrícula CC-ACO y capacidad de 90 pasajeros._



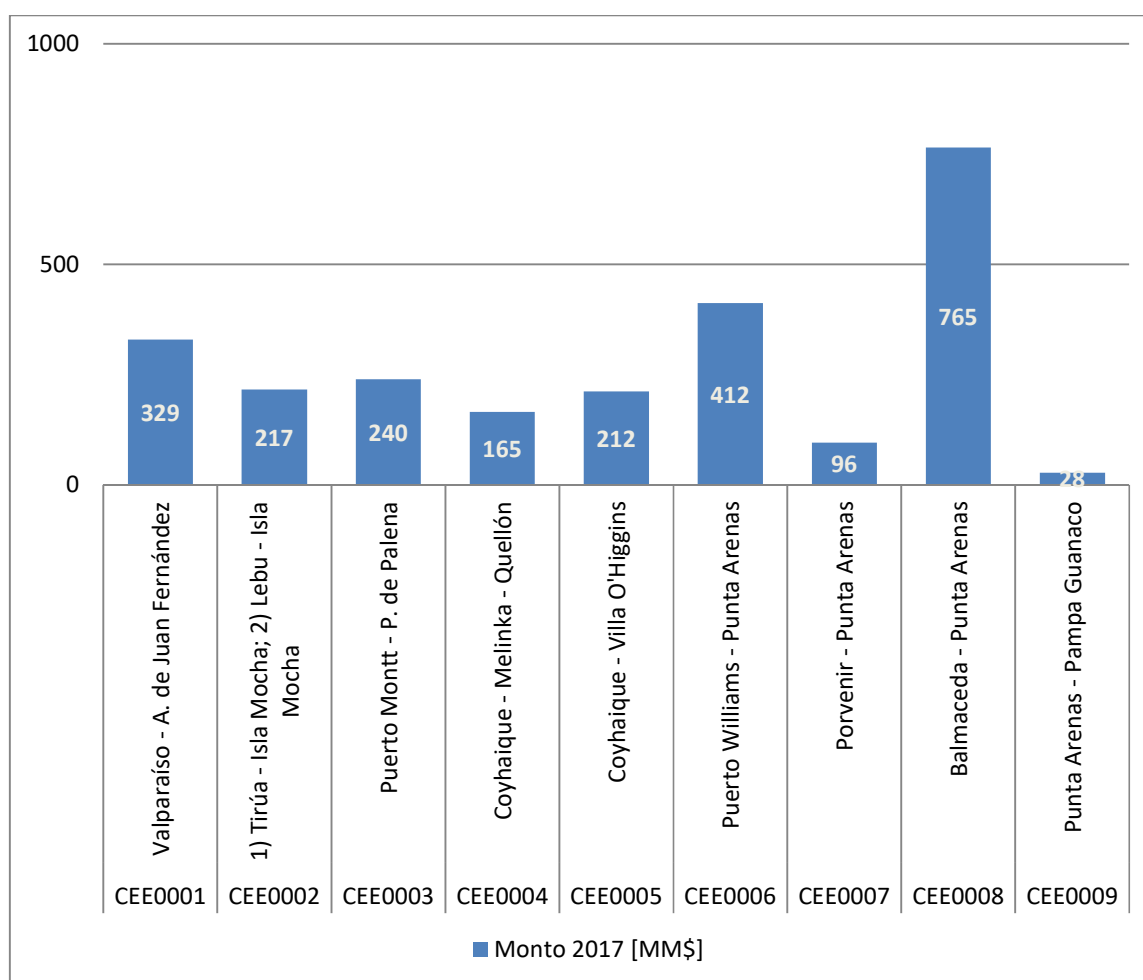
- 6) CEE0009: Punta Arenas - Pampa Guanaco, el servicio se realiza con la aeronave, marca Dehavilland modelo DHC — 6 300, del año 1980, número de matrícula CC-CHV y capacidad de 6 pasajeros.



4.4. Montos de subsidio

Durante el último año el monto total de subsidio entregado para servicios aéreos es cercano a los \$2.500 millones. El siguiente Gráfico N° 3 se da a conocer el monto anual entregado por servicio durante el año 2017⁹.

Gráfico N° 3: Monto de subsidio total año 2017 [MM\$]

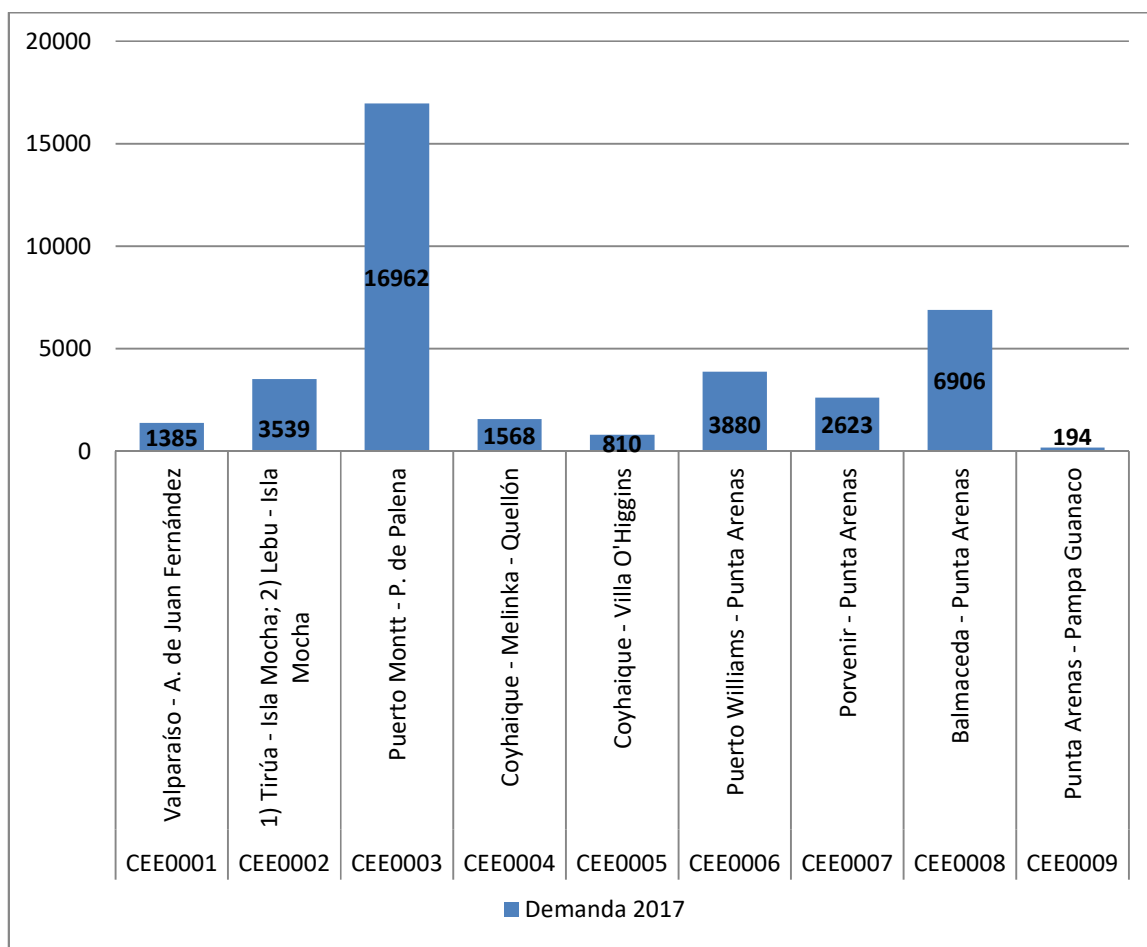


Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos

A su vez, en el Gráfico N° 4 se presenta la cantidad de pasajeros con subsidio en cada viaje, durante el mismo año.

⁹ El servicio CEE0009 fue implementado en octubre de 2017, por lo tanto el monto presentado corresponde solo a 3 meses.

Gráfico N° 4: Cantidad de pasajeros con subsidio en cada viaje, durante el año 2017

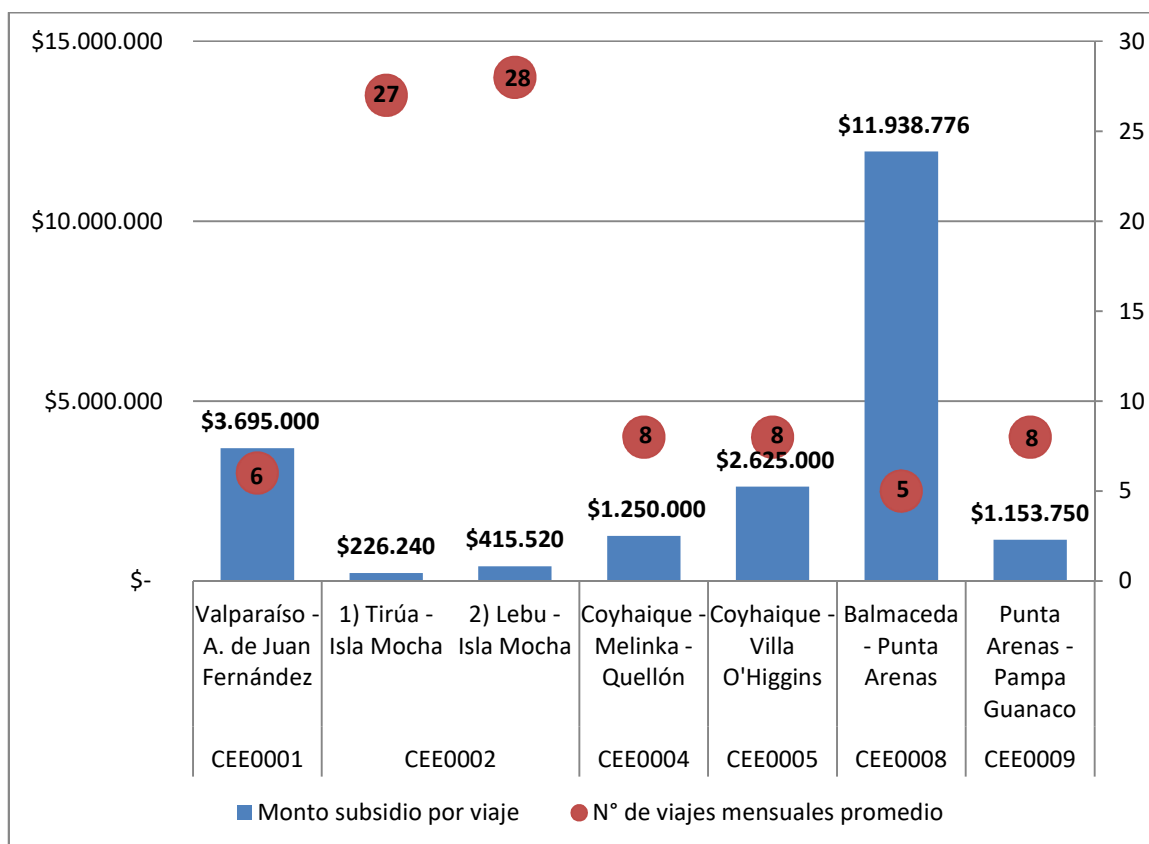


Fuente: Elaboración propia en base a información de demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

En el Gráfico N° 5, a continuación, se presentan los montos por viaje en los servicios que reciben subsidio a la oferta y la cantidad de viajes promedio¹⁰ que debe realizar el operador en un mes, según lo establecido en el respectivo contrato.

¹⁰ Se da a conocer un promedio de viajes mensuales, ya que hay algunos servicios que tienen una cantidad diferenciada por mes dependiendo de la temporada. En Anexo N° 1 es posible encontrar las frecuencias en detalle para cada servicio.

Gráfico N° 5: Monto de subsidio por viaje y n° de viajes mensuales contratados



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos

En relación a los servicios aéreos que reciben subsidio a la demanda, este se entrega según la cantidad de pasajeros transportados con subsidio, para cada viaje realizado.

Para el caso del subsidio que se destina a los habitantes de la Provincia de Palena (CEE0003), la cantidad de viajes subsidiados que puede otorgarse a los beneficiarios potenciales, está sujeta a la disponibilidad presupuestaria, de aeronaves y condiciones del tiempo, con un máximo de 2 vuelos al mes (un viaje redondo) por residente.

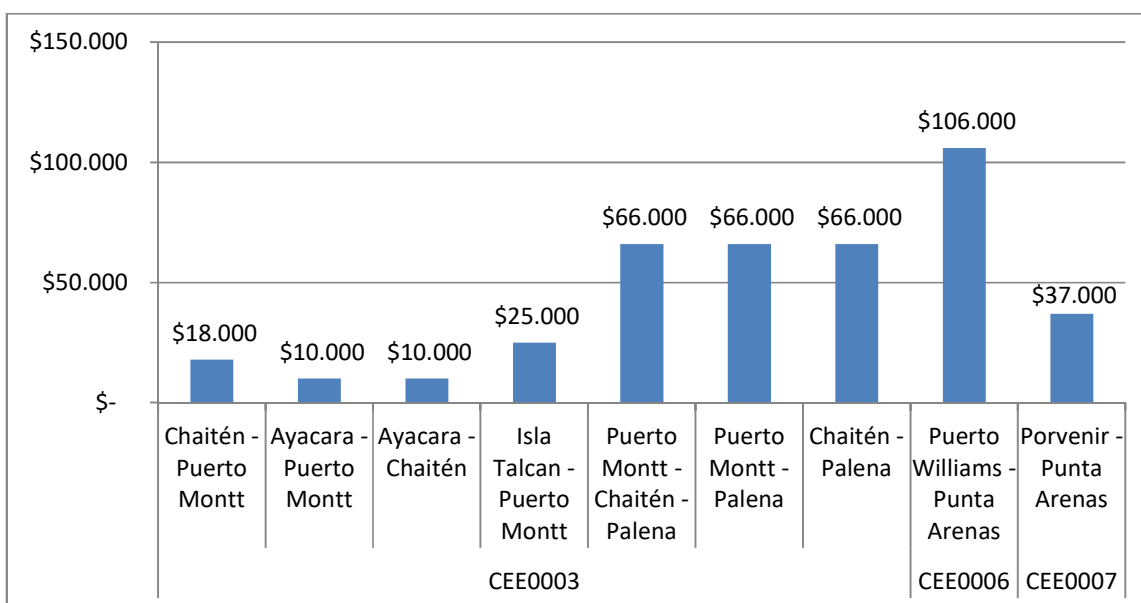
En el servicio que une la Provincia Antártica con Punta Arenas (CEE0006), el subsidio cubre el 95% del valor del pasaje aéreo, con un máximo de 6 viajes al año, con algunas excepciones las que se detallan en Anexo N° 5.

En el caso del servicio que conecta la Provincia de Tierra del Fuego con Punta Arenas (CEE0007), es la

Gobernación Provincial el organismo que evalúa el requerimiento de viaje y los antecedentes fundantes, pudiendo otorgar el subsidio total o parcialmente, según una priorización que está en función del motivo de viaje y que se detalla en Anexo N° 5.

Para finalizar, en el siguiente Gráfico N° 6, se presenta el monto de subsidio promedio por pasajero subsidiado para cada viaje, entregado durante el año 2017.

Gráfico N° 6: Monto de Subsidio promedio por pasajero subsidiado para cada viaje, durante el año 2017.



Fuente: Elaboración propia en base a información de convenios de colaboración con Intendencias y/o procedimientos de entrega de subsidio.

5. Evaluación servicios aéreos subsidiados

En este apartado, se evaluarán los beneficios y riesgos de esta política pública considerando las dimensiones descritas en BID (2018):

5.1. Transparencia y asignación de recursos públicos.

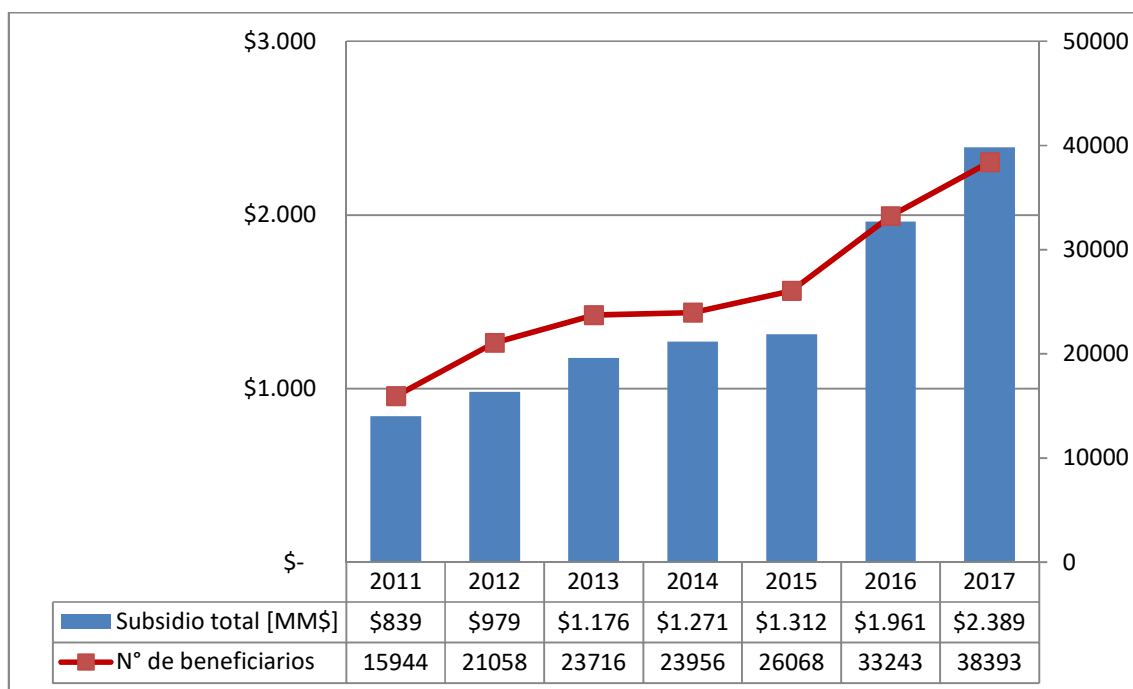
En BID (2018) se señala que las “políticas basadas en rutas” que acá se han denominado servicios con subsidio a la oferta, se caracterizan por tener un proceso transparente y bien estructurado. En los contratos que regulan los servicios aéreos analizados, quedan establecidas las condiciones de operación, considerando frecuencias, horarios, tarifas, beneficiarios potenciales tipos de naves, multas, contingencias, etc. La información sobre cada servicio obtenida a partir de los contratos vigentes se da a conocer en Anexo N° 4.

Con respecto a los subsidios a la demanda, si bien a través de los Procedimientos y/o Convenios con Intendencias Regionales o con Gobernaciones Provinciales, se establecen las condiciones de entrega de subsidio relativas a porcentaje de descuento de tarifas, beneficiarios potenciales, cantidad de viajes subsidiados, contingencias, etc., lo cual está detallado en Anexo N° 5, no es posible controlar variables de operación tales como tarifas, horarios, frecuencias, las que son definidas por las empresas privadas que operan el servicio y que no tienen una relación contractual con el Estado.

Para realizar un análisis de asignación de recursos públicos se presenta información sobre los montos destinados a través de los años y la cantidad de pasajeros subsidiados por viaje.

En el siguiente Gráfico N° 7 se encuentra consolidada la información de montos y demanda por año para los 9 servicios aéreos:

Gráfico N° 7: Evolución monto de subsidio y n° de pasajeros subsidiados por viaje



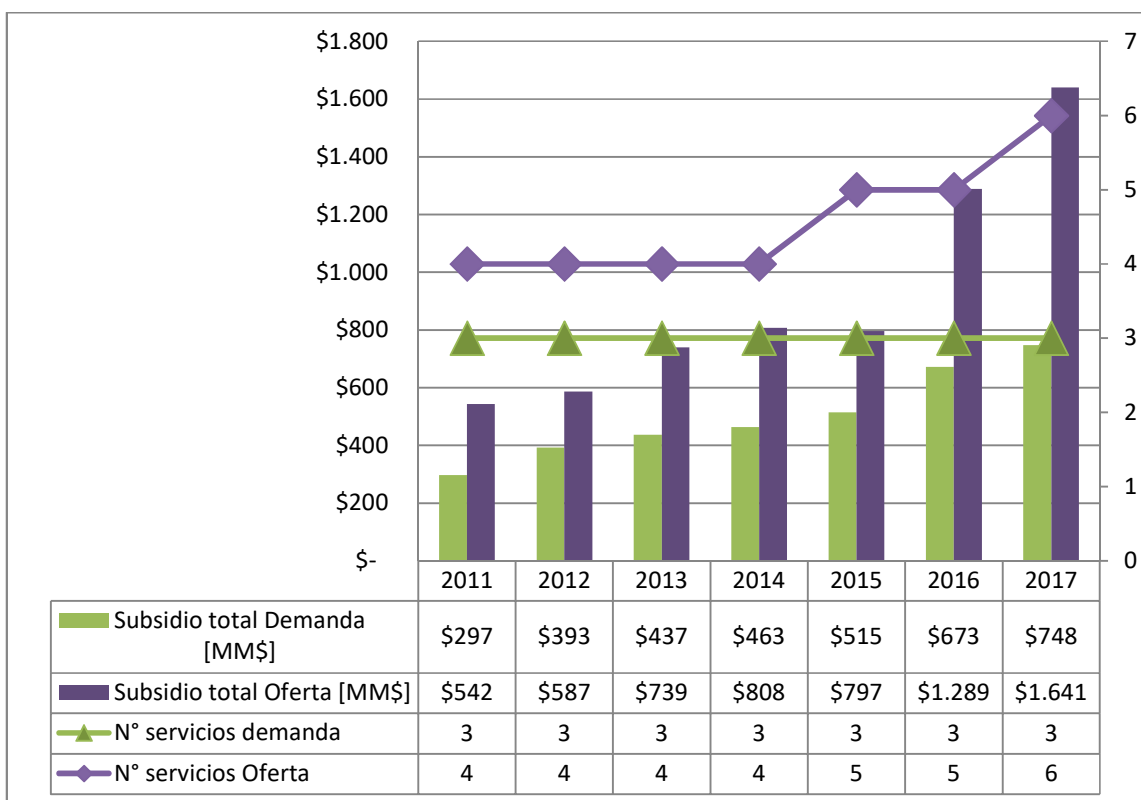
Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos, convenios de colaboración con Intendencias y/o procedimientos de entrega de subsidio. Y demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

El Gráfico N° 7 muestra que tanto el monto de subsidio, como el número pasajeros subsidiados por cada viaje, ha ido en aumento desde el 2011 a la fecha. Se ha registrado un aumento de 185% en el monto entregado por el Estado a subsidios aéreos en dicho periodo, lo que ha permitido un incremento de pasajeros subsidiados por cada viaje, de un 141%.

Con los datos presentados en el gráfico anterior se hará un análisis diferenciado subsidios a la demanda y a la oferta, para determinar los beneficios y riesgos de cada tipo de subsidio en cuanto a la asignación de recursos públicos.

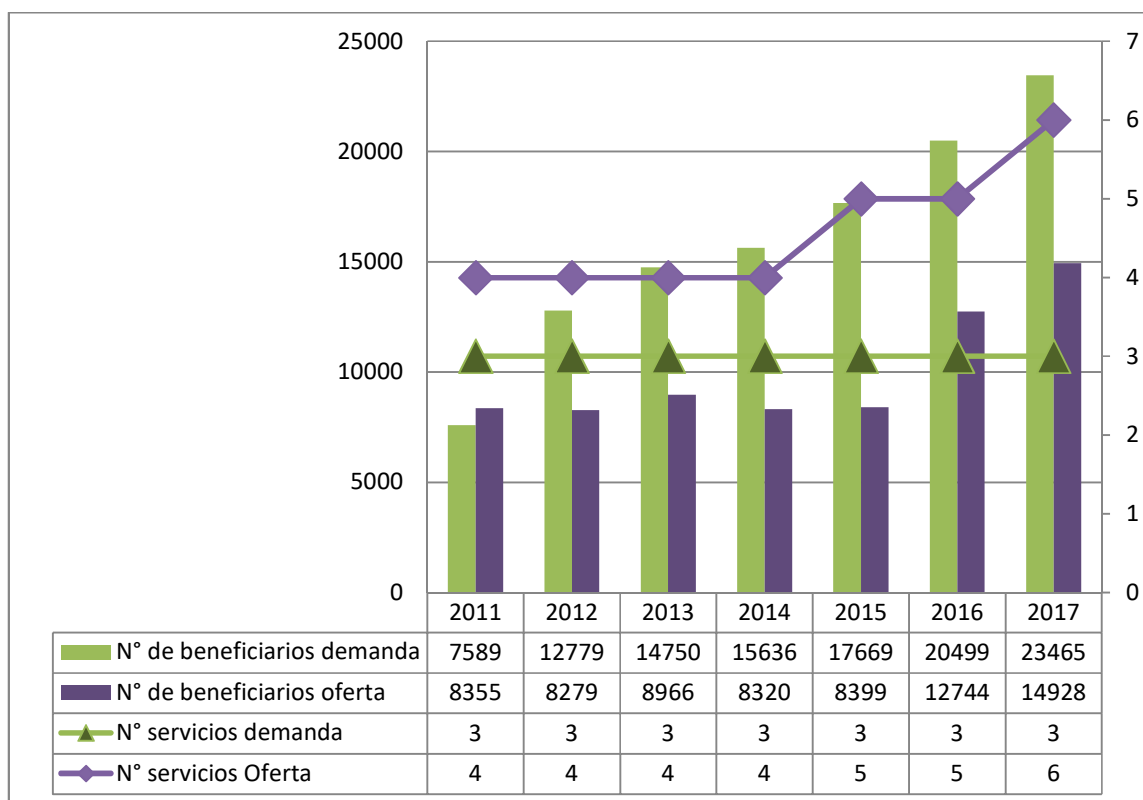
Los siguientes gráficos presentan cómo ha variado el monto y el número de pasajeros que reciben subsidio para cada viaje, a través de los años diferenciando por subsidio a la demanda y subsidio a la oferta. Además, para complementar dicha información, se da a conocer el número de servicios operativos para cada año.

Gráfico N° 8: Evolución monto de subsidio, desagregado por tipo de subsidio



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos, convenios de colaboración con Intendencias y/o procedimientos de entrega de subsidio.

Gráfico N° 9: Evolución de n° de pasajeros subsidiados en cada viaje, desagregado por tipo de subsidio



Fuente: Elaboración propia en base a información de demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

Los gráficos N° 8 y N° 9 muestran que tanto los montos de subsidios a la demanda como los subsidios a la oferta presentan un aumento, lo mismo ocurre con la cantidad de pasajeros subsidiados, por cada viaje.

El número de servicios con subsidios a la demanda ha permanecido contante en el período analizado, en cambio, los subsidios a la oferta han ido en aumento incorporándose un nuevo servicio durante el año 2015 y otro adicional en el 2017.

Sin embargo, se puede observar que si bien para cada año el monto de los subsidios a la demanda es menor que el entregado en subsidios a la oferta, el número de pasajeros subsidiados por viaje, es mayor en los servicios a los que se subsidia la demanda.

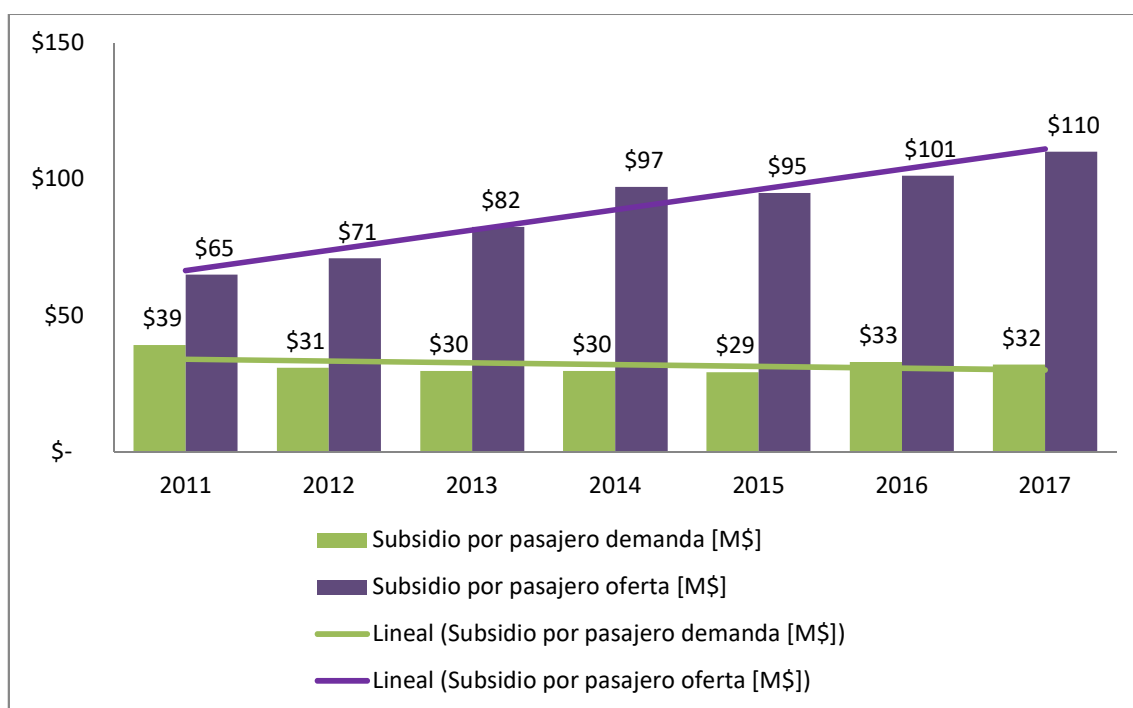
Lo anterior, puede estar explicado por la naturaleza de los subsidios. Como ya se ha mencionado, los subsidios a la demanda pueden otorgarse a habitantes de localidades que tienen acceso a un servicio

regular de transporte público, si cumplen con otras condiciones como bajos niveles de ingreso o bien altos costo del transporte respecto a ingresos de la población, etc. Por lo tanto, al existir servicios de transporte público regular, la demanda debiese ser mayor lo que hace que el negocio sea rentable y por lo tanto existan incentivos para que privados operen en la ruta.

Los subsidios a la oferta, en cambio, se otorgan en localidades donde no existen servicios regulares de transporte público, lo que se da por la baja demanda potencial, por lo tanto, es esperable que el número de pasajeros que reciben el subsidio por viaje, sea baja en términos absolutos.

Para complementar la información anterior y comparar de mejor manera ambos tipos de subsidio, el Gráfico N° 10 da a conocer el monto por pasajero para cada viaje, por año, diferenciado por tipo de subsidio.

Gráfico N° 10: Monto por pasajero por viaje, para cada año [M\$ del año]



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos, convenios de colaboración con Intendencias y/o procedimientos de entrega de subsidio. Y demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

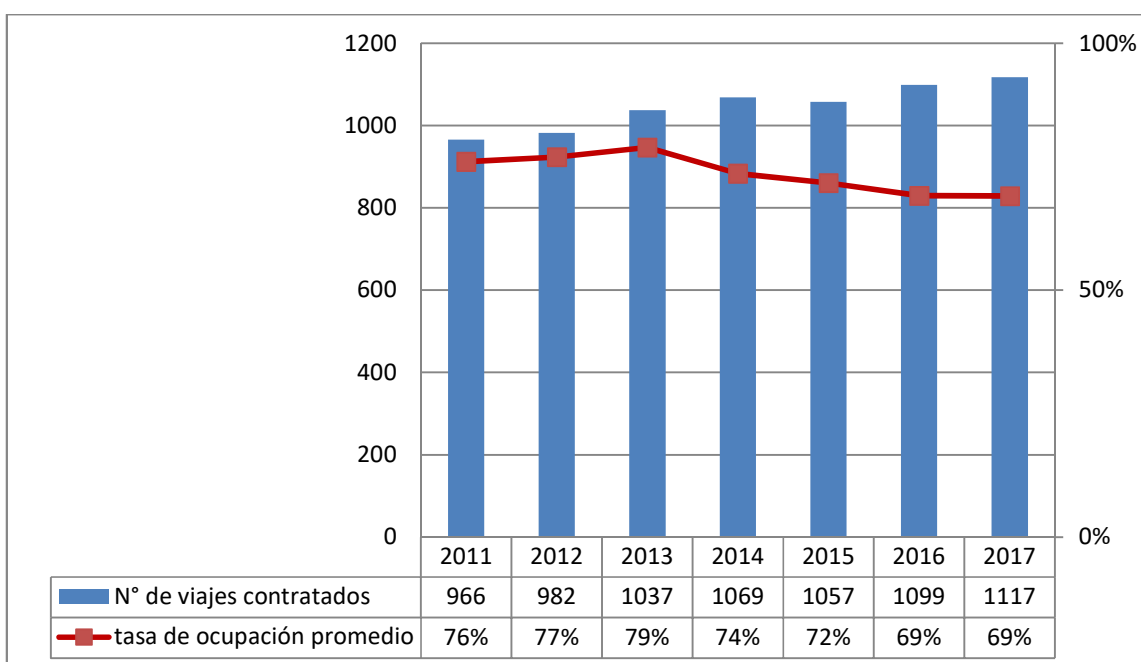
El gráfico anterior muestra que para los subsidios a la oferta el monto entregado por pasajero para cada

viaje, ha ido en aumento a través del tiempo. Para los subsidios a la demanda, en cambio, este se ha mantenido constante con pequeñas variaciones.

Por otro lado, el monto desembolsado por pasajeros en cada viaje, en subsidios a la oferta es mayor que lo otorgado en subsidios a la demanda. Nuevamente, esto es explicable por la naturaleza de los subsidios. Cuando se subsidia la oferta, se debe considerar la implementación de un nuevo servicio, en cambio, en los subsidios a la demanda son servicios ya operativos y solo se subvenciona la tarifa.

Finalmente, para los servicios que reciben subsidio a la oferta, se presentan a continuación las tasas de ocupación promedio y el número de viajes contratados por año.

Gráfico N° 11: tasas de ocupación y n° de viajes por año



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos y demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

Se puede apreciar que el número de viajes subsidiados ha tenido un leve aumento y las tasas de ocupación una pequeña baja, manteniéndose en torno al 70%.

Las estadísticas descriptivas presentadas sugieren que para el Estado implica una asignación mayor de recursos la implementación de subsidios a la oferta que cuando se otorgan a la demanda. Sin embargo,

cada tipo de política se da en contextos diferentes.

5.2. Incentivos para la eficiencia y la competencia.

En este apartado se examina la competencia en dos ámbitos. Primero se analiza el grado de competencia presente en las rutas subsidiadas y a continuación se expone el nivel de competencia que existe en las licitaciones realizadas para contratar estos servicios.

Considerando lo señalado en BID (2018), en relación a que los subsidios a la demanda no deberían crear problemas de competencia dado que es una política que beneficia directamente a los viajeros, en esta sección se analizarán solo los servicios que reciben subsidio a la oferta.

En relación al mercado ya se ha expuesto en el capítulo 2. que no funciona de manera eficiente y dado cómo ha sido definido el Programa, se establecen subsidios a la oferta si y solo si, no hay un operador en la ruta a subsidiar. Por lo tanto, los servicios que acá se presentan no tienen un competidor directo, hay posibilidades de realizar viajes en otros modos de transporte, pero con un costo en tiempo mayor. Esto se describe en la siguiente tabla.

Tabla N° 2: Servicios alternativos rutas aéreas

ID	Ruta	Distancia [Km]	Tiempo de viaje [horas]	Alternativa de viaje	Tiempo de viaje alternativa [horas]
CEE0001	Valparaíso - Archipiélago de Juan Fernández	682	1,5	Servicio subsidiado marítimo	36
CEE0002	1) Tirúa - Isla Mocha	34	0,3	No hay	---
	2) Lebu - Isla Mocha	92	0,6		
CEE0004	1) Coyhaique - Melinka	229	0,8	Servicio subsidiado marítimo (Melinka - Puerto Chacabuco) y servicio regular terrestre (Puerto	>25

ID	Ruta	Distancia [Km]	Tiempo de viaje [horas]	Alternativa de viaje	Tiempo de viaje alternativa [horas]
				Chacabuco - Coyhaique)	
	2) Melinka - Quellón	87	0,3	Servicio subsidiado marítimo	4
CEE0005	Coyhaique - Villa O'Higgins	326	1,2	Servicio regular terrestre (Coyhaique - Cochrane) y servicio subsidiado terrestre (Cochrane - Villa O'Higgins)	12
CEE0008	Balmaceda - Punta Arenas	792	1,4	Servicio de transporte regular aéreo a través de vuelos con conexión en Puerto Montt. (Coyhaique - Puerto Montt - Punta Arenas)	>4
CEE0009	Punta Arenas - Pampa Guanaco	180	0,8	Servicio subsidiado terrestre (Pampa Guanaco - Porvenir) y servicio aéreo regular (Porvenir - Punta Arenas)	>3

Fuente: Sitio web de la Subsecretaría de Transportes (<http://subsidiarios.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=34839c65ff6a4b2c9b80b79358ff0d90>)

De la información presentada en la tabla anterior, se desprende que efectivamente no existe un competidor directo para las rutas analizadas, las alternativas de viajes contemplan tiempos promedio casi 7 veces mayor que los servicios aéreos.

La información de la Tabla N° 4 sugiere que se cumple con lo señalado en BID (2018) en relación a que estos servicios aéreos subsidiados contribuyen a garantizar “servicios de salvamento” en áreas con terreno difícil o climas inclementes, donde el transporte por superficie no es una opción real debido a la distancia al centro urbano más cercano. Y, además, conectar el sistema nacional de transporte aéreo en lugares que no generan suficiente demanda para atraer los servicios comerciales de las compañías aéreas y para los cuales las alternativas de transporte (terrestre o marítimo) sean limitadas o ineficientes.

En relación a procesos licitatorios de los servicios subsidiados en la Tabla N° 3, a continuación, se presentan las variables consideradas en la última licitación realizada (la fecha de su realización

y el correspondiente acto administrativo se da a conocer en Anexo N° 8), su respectiva ponderación, el número de ofertas presentadas y duración del contrato adjudicado:

Tabla N° 3: Características licitaciones

Ítem	CEE0001	CEE0002	CEE0004	CEE0005	CEE0008	CEE0009	Promedio
Monto máximo anual [MM\$]	\$ 295,17	\$ 272,82	\$ 142,45	\$ 156,10	\$ 780	\$ 110,76	\$ 292,88
Monto máximo total [MM\$]	\$ 885,51	\$ 818,46	\$ 427,36	\$ 468,29	\$ 2.340	\$ 221,52	\$ 860,19
Monto máximo total [UTM]	18.387	16.995	8.874	9.724	48.588	4.600	17.861
Acto administrativo	Afecto	Afecto	Afecto	Afecto	Afecto	Exento	
Monto subsidio	15%	45%	45%	45%	50%	45%	41%
Capacidad de asientos exclusivos en temporada alta	0%	0%	0%	0%	20%	0%	3%
Capacidad de asientos exclusivos en temporada media	0%	0%	0%	0%	15%	0%	3%
Capacidad de asientos exclusivos en temporada baja	0%	0%	0%	0%	10%	0%	2%
Año fabricación aeronave	20%	10%	10%	10%	0%	10%	10%
Experiencia de vuelo de piloto (s)	25%	25%	25%	25%	0%	25%	21%
Experiencia de vuelo de copiloto (s)	20%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Capacidad de pasajeros	15%	15%	15%	15%	0%	15%	13%
Presentación formal de la oferta	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
N° de oferentes	1	2	2	1	1	1	1
Duración contrato [meses]	36	36	36	36	36	24	34
Posibilidad de prórroga [meses]	36	0	0	0	24	0	10

Fuente: Elaboración propia en base a información de bases de licitación.

Se observa en la tabla que los plazos de los contratos de cada licitación son en su mayoría de 36 meses, esto se debe a que tanto en la Ley de Presupuestos del Sector Público (Glosa 03) como en la Ley 20.378 (artículo 7°) se establece que los contratos que se liciten podrán tener como plazo máximo de vigencia hasta cinco años. En aquellos casos en que estos contratos se convengan a un plazo superior a 36 meses, requieren la autorización previa del Ministerio de Hacienda.

Se aprecia también que el monto máximo total de las bases de licitación, considerando el plazo de vigencia del contrato establecido en las mismas, determina si el acto administrativo que aprueba las bases

debe ir a toma de razón de Contraloría General de la República (CGR), considerando lo dispuesto en la Resolución N° 1600, de 2008, de CGR, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, y que en su artículo 9° señala que los convenios para la ejecución de acciones relacionadas con los fines del Servicio, de acciones de apoyo, y otros de prestación de servicios celebrados por licitación pública, cuando su monto total exceda de 5.000 unidades tributarias mensuales (UTM), se encontrarán afectos a toma de razón.

De los servicios presentados, dado los altos montos, solo uno es exento del trámite de toma de razón, lo que implica altos costos administrativos y tiempos de tramitación, se hace necesario frecuentemente realizar tratos directos, con el objeto de dar continuidad a los servicios oportunamente.

Lo anterior se enmarca en lo dispuesto en el artículo 90 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y en el inciso segundo del artículo 70 del Decreto Supremo N° 4, de 2010, que establecen que excepcionalmente se podrá acudir al trato o contratación directa, cuando por la naturaleza de la negociación corresponda recurrir a dicha modalidad de contratación

La información de la tabla sugiere, además, que el proceso no logra convocar a un número importante de operadores interesados en participar del proyecto, lo que puede estar dado por las características de aislamiento de las zonas. Esto, a su vez, explica la poca oferta de operadores, lo que justamente hace necesaria la intervención del Estado. En Anexo N° 9 se da a conocer las empresas que han operado estos servicios desde el año 2009 a la fecha, la que para cada servicio ha sido siempre la misma, salvo algunos cortos períodos excepcionales.

6. Análisis de caso: Subsidio Balmaceda – Punta Arenas

En este apartado, se analizan las causas que determinan la incorporación del subsidio que conecta las regiones de Aysén y Magallanes (CEE0008), el cual a diferencia del resto de los servicios aéreos analizados, se enmarca en el Programa Apoyo al Transporte Regional en zonas extremas y tiene como objetivo recuperar la conectividad entre dos capitales regionales.

A continuación se dan a conocer los antecedentes que impulsan la creación de este servicio y algunas características importantes:

6.1. Ruta

La ruta aérea en análisis es la comprendida entre el aeródromo Balmaceda y el aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, que conectan principalmente las ciudades de Coyhaique y Punta Arenas.

Según información proporcionada por la Subsecretaría de Transportes, esta ruta era cubierta por un vuelo directo de Sky Airline con un tiempo de viaje de 1 hora 30 minutos. Este vuelo dejó de operar en el mes de marzo de 2015, quedando así solo la alternativa aérea a través de vuelos en conexión en Puerto Montt, con tiempos de viaje que fluctúan entre 4 y 6 horas. La conexión en Puerto Montt, dependiendo de los horarios de vuelo, implica pernoctar en dicha ciudad. Por otra parte, la distancia terrestre entre Coyhaique y Punta Arenas es de 1.276 kilómetros, con un tiempo de viaje de aproximadamente 20 horas y no existe transporte público terrestre en esta ruta.

6.2. Oferta y demanda

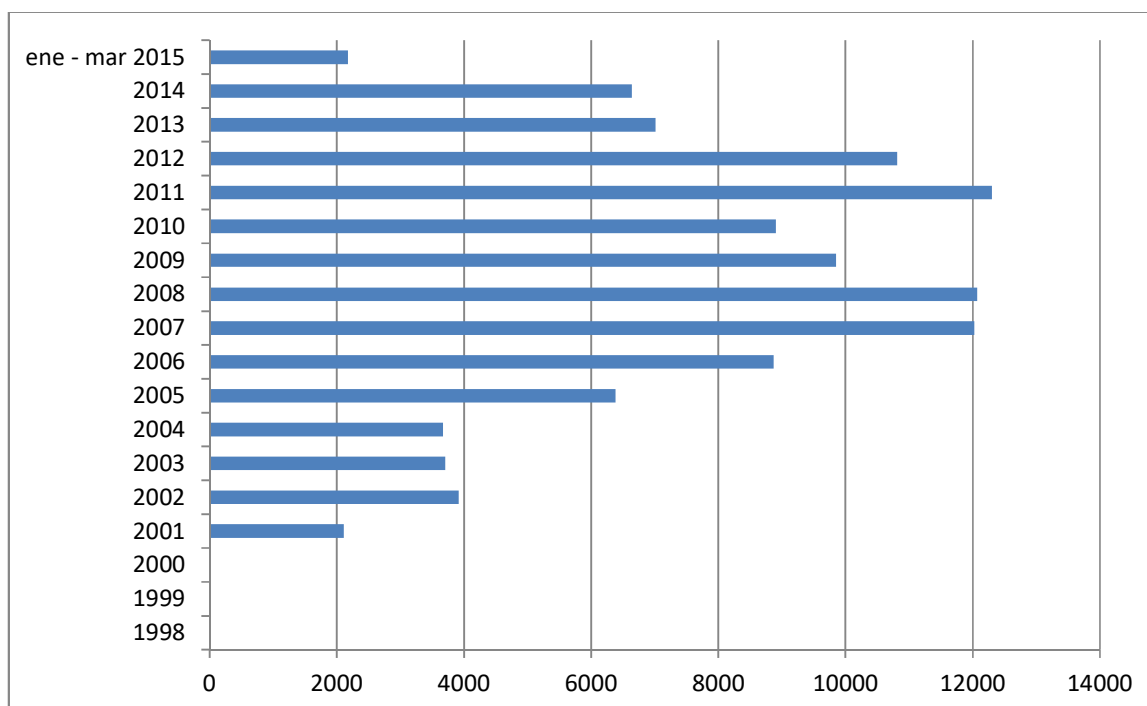
En relación a la oferta, la información proporcionada por la Subsecretaría de Transportes es la siguiente:

- Entre 1998 y 2000 no hubo operaciones regulares en la ruta.
- LAN realiza operaciones entre 2001 y 2008, y luego en 2010. Después de ese año no registran operaciones.
- Sky Airline inicia operaciones en 2005:

- Entre agosto y octubre 2010, y entre mayo 2011 y junio 2012, ofrece la mayor oferta en la ruta con 7 vuelos a la semana.
- En julio de 2012 disminuye oferta a 2 vuelos a la semana.
- En marzo de 2013 disminuye oferta a un vuelo a la semana.
- En marzo de 2015 suspende operaciones, por razones comerciales (baja demanda).
- En diciembre de 2015 comienza a operar Aerovías DAP S.A. con subsidio estatal, el cual se detalla en el siguiente punto.

Con respecto a la demanda, de acuerdo a la información proporcionada por la Junta de Aeronáutica Civil, el Gráfico N° 12 muestra el movimiento anual del total de pasajeros¹¹ transportados entre el aeródromo Balmaceda y el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, antes de la implementación del subsidio.

Gráfico N° 12: Pasajeros transportados entre Balmaceda y Punta Arenas



Fuente: Junta Aeronáutica Civil

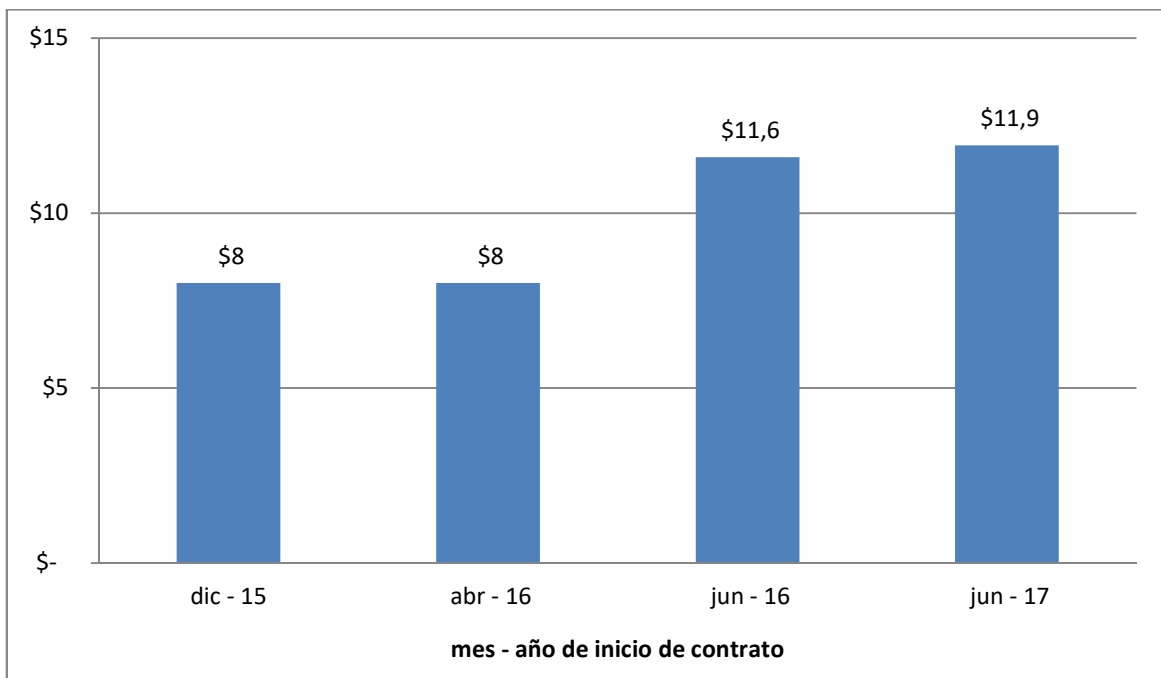
¹¹ Dichos pasajeros corresponden a la suma de los viajes en ambos sentidos, es decir, no incluye aquellos pasajeros que utilizaron conexiones a través de Puerto Montt o Santiago.

6.3. Subsidio

En el contexto ya expuesto, se diseñó un subsidio para la prestación de un servicio en esta ruta, el cual comenzó a operar en diciembre de 2015. En Anexo N° 9, se muestran los contratos que han regulado este servicio desde dicha fecha a la actualidad, los cuales han sido adjudicados a Aerovías DAP S.A.

A su vez, en el Gráfico N° 13, se muestran los montos de subsidio por viaje que estipula cada uno de los contratos desde el inicio del subsidio, en diciembre de 2015, hasta el contrato actualmente vigente:

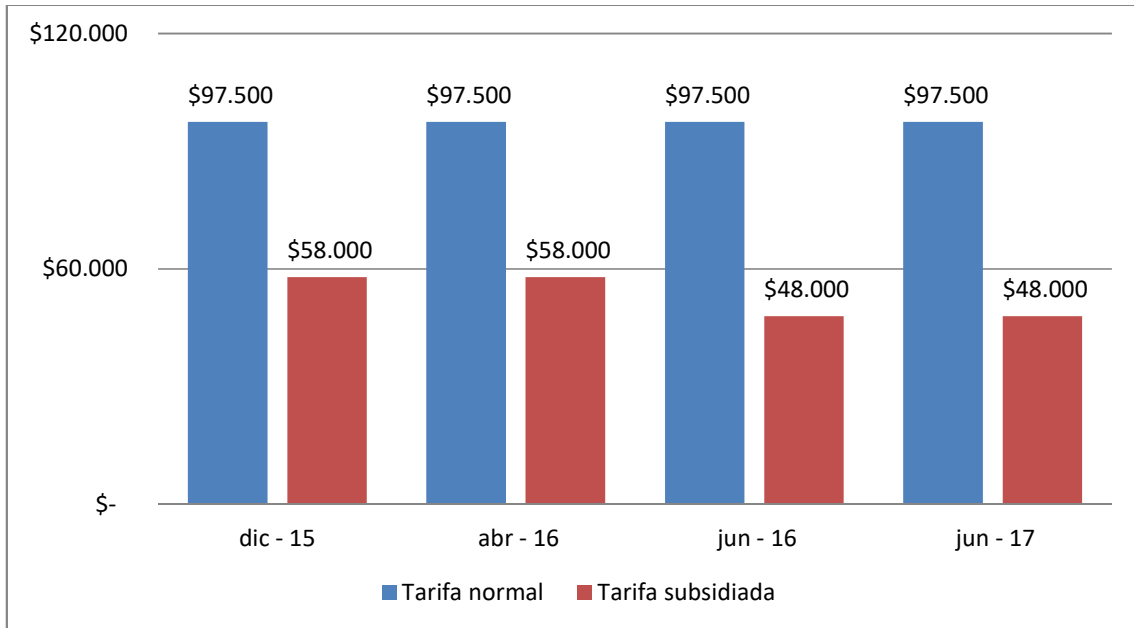
Gráfico N° 13: Subsidio por viaje según contrato [MM\$ de cada año]



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos.

En estos contratos se señala que el operador deberá disponer de un mínimo “asientos exclusivos”, que corresponden a pasajes cuyas tarifas incorporan el efecto del subsidio. En el Gráfico N° 14 se exponen las tarifas cobradas promedio, con y sin subsidio, por contrato:

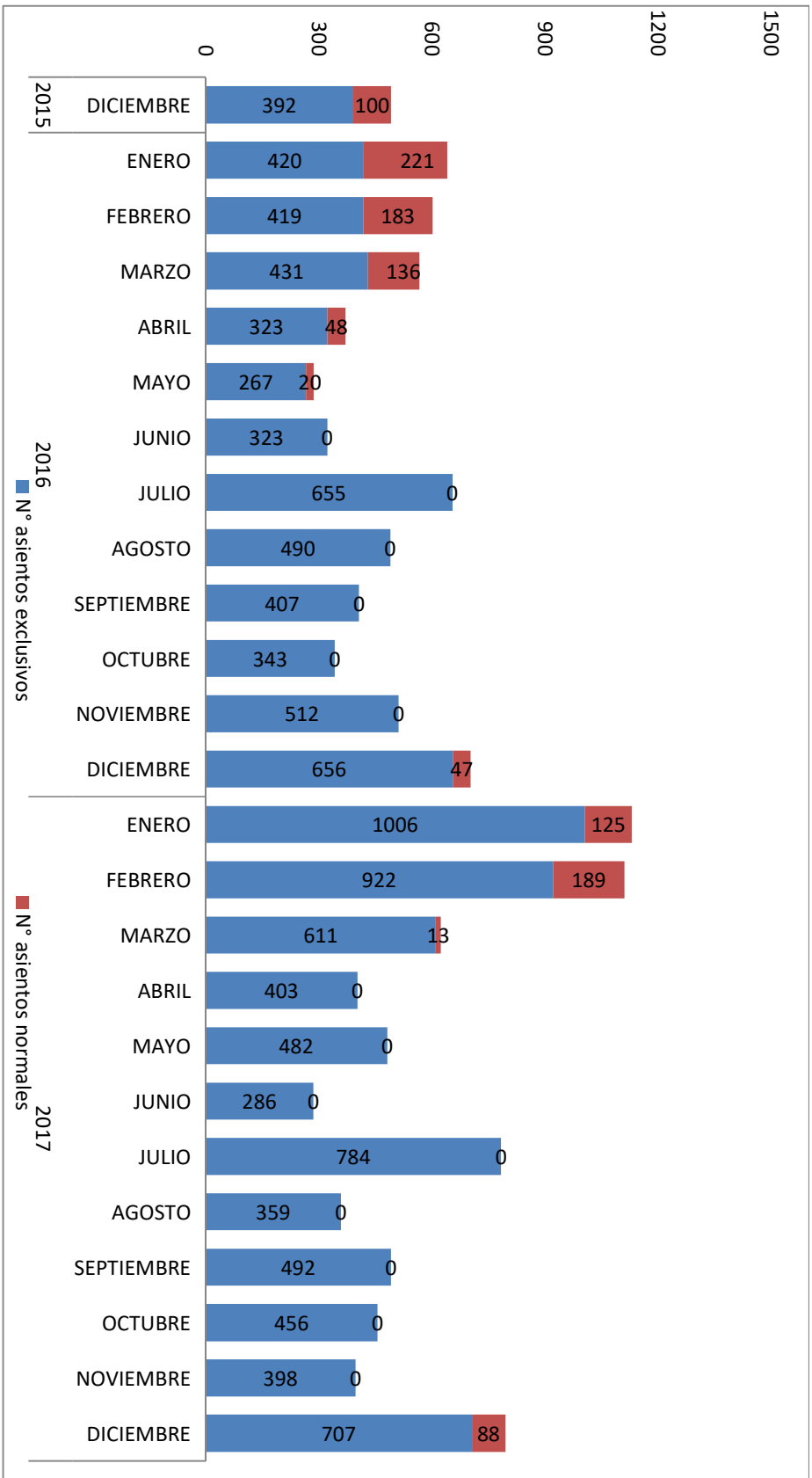
Gráfico N° 14: Tarifas [\$ de cada año]



Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos.

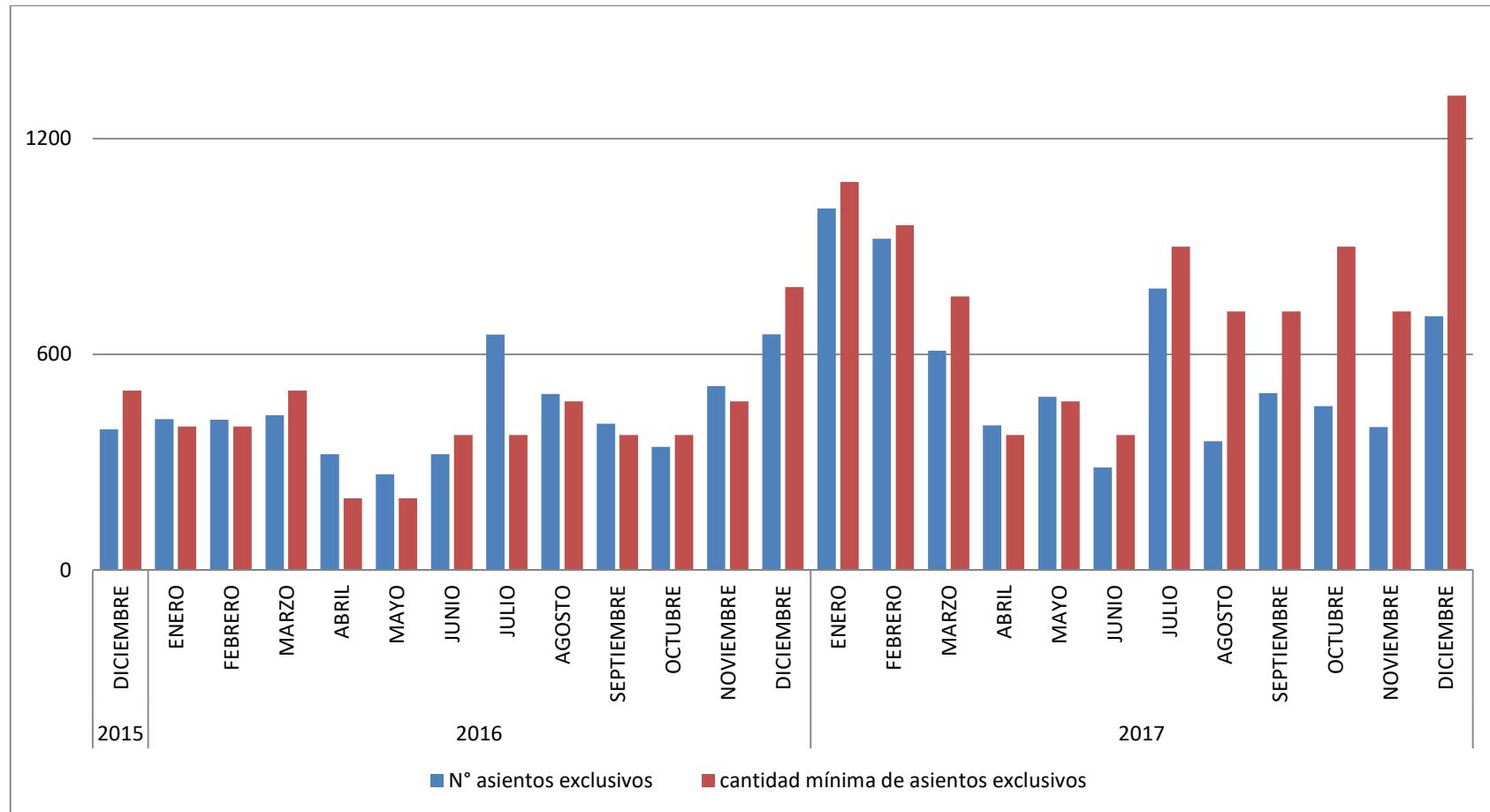
En los siguientes gráficos N° 15 y N° 16, se da a conocer para cada mes la cantidad de pasajeros que utilizaron asientos exclusivos versus aquellos que viajaron en asientos normales y la tasa de ocupación de los asientos exclusivos.

Gráfico N° 15: N° de pasajeros en “asientos exclusivos” y “asientos normales”



Fuente: Elaboración propia en base a información de demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

Gráfico N° 16: Tasa de ocupación de asientos exclusivos.



Fuente: Elaboración propia en base a información de demanda enviada por respectivo operador a Subsecretaría de Transportes.

6.4. Análisis situación actual

El contrato vigente con Aerovías DAP S.A. estipula la realización viajes redondos semanales, de forma continua, considerando los días festivos o feriados, de acuerdo a lo señalado en la Tabla N° 4:

Tabla N° 4: Días y horarios de operación según temporada, servicio Balmaceda - Punta Arenas

Tramo (origen - destino)	Temporada	Fecha	Días de operación	Hora de salida	Hora de llegada
Balmaceda - Punta Arenas	Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	Lunes	15:30	17:00
			Viernes	15:30	17:00
	Baja	16 de marzo al 30 de junio	Lunes	15:30	17:00
	Media	1 de julio al 15 de diciembre	Lunes	15:30	17:00
Punta Arenas – Balmaceda	Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	Lunes	13:30	15:00
			Viernes	13:30	15:00
	Baja	16 de marzo al 30 de junio	Lunes	13:30	15:00
	Media	1 de julio al 15 de diciembre	Lunes	13:30	15:00

Fuente: Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017.

La empresa debe disponer semanalmente de un mínimo de asientos exclusivos. Esto se detalla en la Tabla N° 5 a continuación:

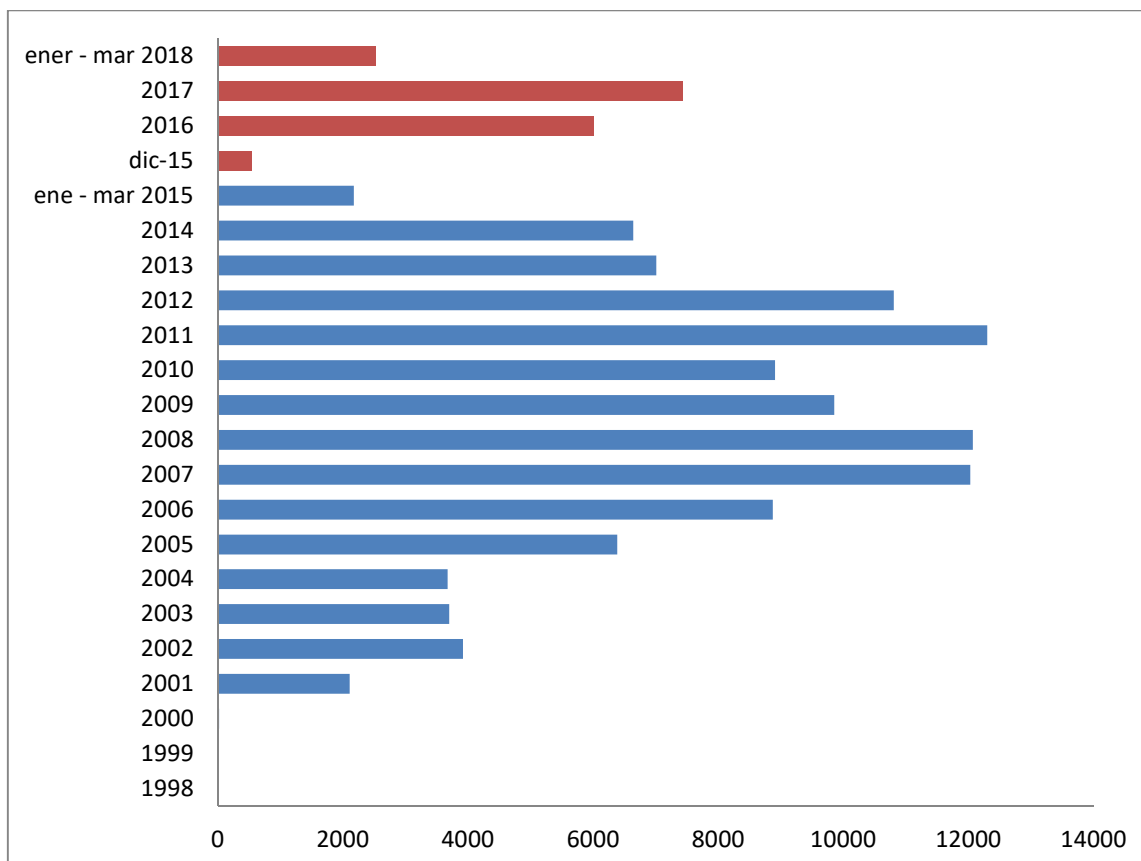
Tabla N° 5: Asientos exclusivos y frecuencia mínima semanal por sentido de viaje, servicio Balmaceda - Punta Arenas

Temporada	Fecha	Asientos exclusivos	Frecuencia semanal
Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	120	2
Baja	16 de marzo al 30 de junio	90	1
Media	1 de julio al 15 de diciembre	90	1

Fuente: Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017

La evolución de la demanda por esta ruta se presenta a continuación:

Gráfico N° 17: Pasajeros transportados entre Balmaceda y Punta Arenas



Fuente: Junta Aeronáutica Civil

Se puede apreciar del Gráfico N° 17 el nivel de demanda desde diciembre de 2015, fecha en que comienza a operar Aerovías DAP S.A. con subsidio, hasta la actualidad.

La demanda de los años 2016 y 2017 se ha mantenido en los niveles de los años previos 2013 y 2014. Es posible comparar el primer trimestre del año 2015 justo antes que saliera del mercado el servicio regular que hacía SKY con el primer trimestre de 2018, habiendo durante este último período un aumento de un 15%.

A partir de noviembre del año 2018, hay un cambio en el mercado que tiene que ver con la entrada de Jetsmart a operar en esta ruta. Al respecto, y considerando que este nuevo operador ofrece precios competitivos en relación al servicio subsidiado, surge la interrogante si bajo este nuevo escenario

corresponde continuar con el subsidio.

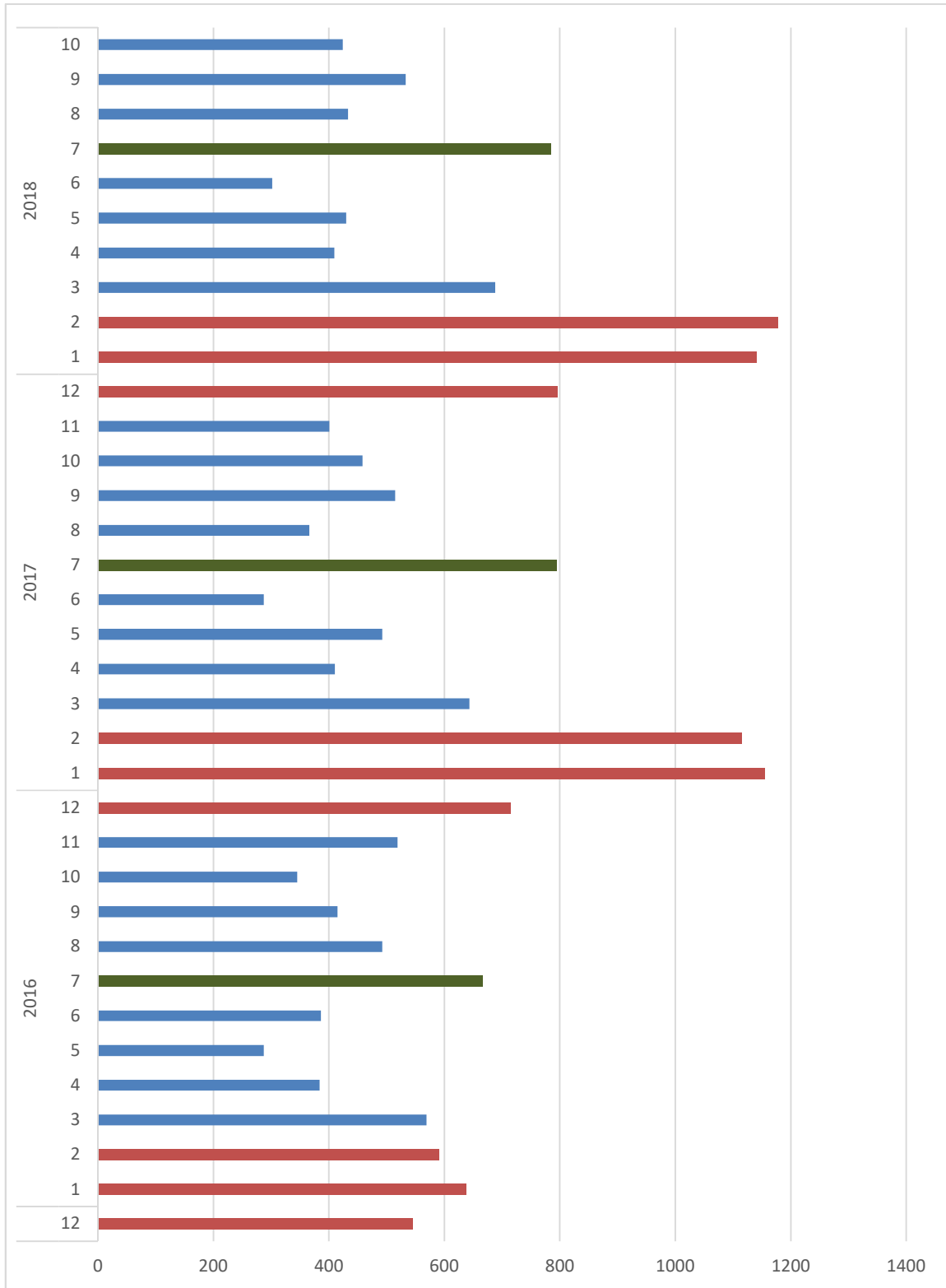
Desde el punto de vista legal, se debe verificar si luego del ingreso de Jetsmart se mantiene la condición de entrada que establece el Programa de zonas extremas en la Ley 20.378, la cual es que la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país.

En el año 2015, la tasa de viaje en transporte aéreo respecto de la población regional era de 2,3 viajes mensuales por cada mil habitantes, correspondiente a menos del 30% de la tasa promedio de todas las rutas de todas de las regiones del país, que alcanza a 11,9 viajes mensuales por cada mil habitantes, siendo el 30% un valor de 3,6 viajes mensuales por cada mil habitantes. A partir de abril del mismo año, el servicio que hacía la mencionada ruta fue cancelado por razones comerciales, por lo cual la tasa de viajes por habitantes en dicha ruta llegó a ser equivalente a cero.

Desde la perspectiva de política pública, es importante evaluar la regularidad y frecuencia de la operación de Jetsmart durante el año 2019. Según lo informado en su página web, la frecuencia ofrecida es de un viaje redondo a la semana, solo en el mes de febrero la oferta es de dos viajes semanales. A partir de septiembre de 2019, no hay información publicada, lo que podría indicar que su continuidad está en evaluación.

A continuación, en el Gráfico N° 18, se presenta la demanda de los tres últimos años, desde que comenzó la operación de Aerovías DAP S.A. a la actualidad, desagregada por mes. Se aprecia un aumento de la demanda en los meses de verano y en el mes de julio, lo que podría estar explicado por las vacaciones de invierno de los escolares.

Gráfico N°18: Pasajeros transportados entre Balmaceda y Punta Arenas desagregada por mes



Fuente: Junta Aeronáutica Civil

Dada la estacionalidad de la demanda en los meses de verano, una optimización privada podría resultar en la operación solo dicho período, lo que no satisficaría las necesidades de conexión de los habitantes de las regiones de origen y destino, los cuales requieren del servicio durante todo el año.

Por lo tanto, si efectivamente el servicio prestado por Jetsmart no fuera regular durante el año 2019, al finalizar el contrato vigente el año 2020, se sugiere relicitarlo para dar continuidad a la conectividad lograda en esa ruta, gracias a la implementación del subsidio. De más está decir que, en dicha licitación, si así lo quisiera, podría participar Jetsmart.

Si por el contrario, durante el año 2019 se observa una frecuencia por parte de Jetsmart, que satisface las necesidades de conectividad, el subsidio pudiera ser suspendido lo que conllevaría a un ahorro estatal de \$65 millones al mes y \$780 millones al año, lo que permitiría que el ahorro sea asignado a otras necesidades de conectividad.

Uno de los riesgos de terminar el subsidio, es que Jetsmart baje la frecuencia o suspenda su operación tal como lo hizo Sky el año 2015, por razones comerciales, lo que dejaría nuevamente estas regiones sin conexión entre ellas. Para volver a generar oferta directa entre Balmaceda y Punta Arenas, se debería reponer el subsidio, pero implicaría meses sin servicio, dado los costos administrativos y de tiempo asociados.

Cabe señalar que, este sector del país tiene una gran extensión territorial y una geografía compleja. Por lo tanto, la población que viaja regularmente entre las localidades relevantes de ambas regiones, sin el servicio aéreo, sólo le queda opciones de viaje de alto costo monetario y de tiempo.

Otro riesgo a considerar, es que al eliminar el servicio subsidiado, quedaría solo una empresa en el mercado, lo que podría implicar un aumento de tarifas, las que serían el resultado de la optimización de un mercado monopólico.

En consecuencia, el Estado enfrenta un trade off, ya que por un lado al seguir subsidiando la operación en la ruta analizada, se asegura continuidad en la conectividad de estas regiones extremas, pero esto tiene un costo de \$780 millones anuales. Por otra parte, si decide no volver a licitar un servicio subsidiado, considerando que existe un operador privado en el mercado, se ahorraría el subsidio pero tendría un riesgo futuro de baja o nula frecuencia en los meses de invierno, tarifas monopólicas o la suspensión del servicio, tal como ya ha pasado en este trayecto, lo que conllevaría a tener que reponer el subsidio.

7. Conclusiones y recomendaciones de política pública

El otorgamiento de subsidios al transporte en zonas aisladas, se ha fundamentado debido a que dada la ubicación geográfica, la escasa población, o por su bajo nivel socioeconómico, no es posible generar un nivel de viajes tal que, sea atractivo para un operador privado de transporte ofrecer un servicio de este tipo de manera espontánea, debido a la baja rentabilidad que el negocio tendría en esas condiciones.

El fundamento legal está contenido en diversos principios de bien público y disposiciones jurídicas, que recogen la facultad que tiene para intervenir subsidiariamente en la operación de sistemas de transporte en zonas aisladas y obligación de preocuparse de cada uno de los habitantes del país, creando las condiciones sociales para un normal desenvolvimiento de las actividades de cada persona y contribuyendo a satisfacer las necesidades básicas de habitación, alimentación, salud, educación, etc. Lo anterior, junto con la seguridad nacional, la soberanía y la integridad territorial, impulsa a los gobernantes a incentivar el poblamiento de zonas aisladas para lo cual estos subsidios de transporte son fundamentales.

La justificación económica tiene que ver con que el mercado no es eficiente y conduce a situaciones indeseables, a causa de externalidades y desigualdades territoriales. En las localidades aisladas donde se entregan subsidios a la oferta, el resultado de equilibrio privado es no proveer servicios de transporte público regular. Sin embargo, al considerar externalidades positivas tales como el acceso a servicios de salud, educación, administrativos, etc., lo que conlleva a la integración productiva y territorial de los habitantes, el Estado decide intervenir, para generar una oferta positiva de servicios de transporte regular.

A través del subsidio a la demanda se permite a más habitantes acceder a los servicios y, a su vez, se logra que el operador privado realice más viajes hacia lugares con mayor desarrollo, lo que conlleva la integración de la comunidad con menores ingresos.

Tanto el monto de subsidio como el número de pasajeros con subsidio en cada viaje ha ido en aumento desde el 2011 a la fecha. Se ha registrado un aumento de 185% en el monto entregado por el Estado a subsidios aéreos en dicho periodo, lo que ha permitido un incremento de pasajeros con subsidio en cada viaje de un 141%.

Se ha comparado el viaje en avión con sus “sustitutos” terrestres y/o marítimos y se concluye que efectivamente no existe un competidor directo para las rutas analizadas, las alternativas de viajes contemplan tiempos promedio de casi 7 veces mayores a los servicios aéreos. Esto sugiere que se cumple con lo señalado en BID (2018) en relación a que estos servicios aéreos subsidiados contribuyen a garantizar “servicios de salvamento” en áreas con terreno difícil o climas inclementes, donde el transporte por superficie no es una opción real debido a la distancia al centro urbano más cercano. Y, además, conectar el sistema nacional de transporte aéreo en lugares que no generan suficiente demanda para atraer los servicios comerciales de las compañías aéreas y para los cuales las alternativas de transporte (carretero o marítimo) sean limitadas o ineficientes.

En cuanto a los procesos licitatorios para adjudicar subsidios a servicios aéreos, se hacen en su mayoría por 36 meses, esto se debe a que tanto en la Ley de Presupuestos del Sector Público (Glosa 03) como en la Ley 20.378 (artículo 7°) se establece que los contratos que se liciten podrán tener como plazo máximo de vigencia hasta cinco años. En aquellos casos en que estos contratos se convengan a un plazo superior a 36 meses, requieren la autorización previa del Ministerio de Hacienda. La información presentada sugiere, que el proceso no logra convocar a un número importante de operadores interesados en participar del proyecto, lo que puede estar determinado por las características de aislamiento de las zonas. Esto, a su vez, explica la poca oferta de operadores, lo que justamente hace necesaria la intervención del Estado.

Con respecto al análisis del mercado en la ruta Balmaceda – Punta Arenas, donde opera el servicio CEE0008, la demanda de los años 2016 y 2017 se ha mantenido en los niveles de los años previos 2013 y 2014. Es posible comparar el primer trimestre del año 2015 justo antes que saliera del mercado el servicio regular que hacía SKY con el primer trimestre de 2018, habiendo durante este último período un aumento de un 15%.

Dada el ingreso de Jetsmart en noviembre de 2018 a esta ruta, desde un punto de vista legal, se sugiere evaluar continuidad del servicio subsidiado considerando la condición de entrada que establece el Programa de zonas extremas en la Ley 20.378, la cual es que la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país.

Desde el punto de vista de política pública, el Estado enfrenta un trade off, ya que por un lado al seguir subsidiando la operación en la ruta analizada, se asegura continuidad en la conectividad de estas regiones extremas, sin embargo esto tiene un costo de \$780 millones anuales. Por otra parte, si decide no volver a licitar un servicio subsidiado, considerando que existe un operador privado en el mercado, se ahorraría el subsidio pero tendría un riesgo futuro de baja o nula frecuencia en los meses de invierno, tarifas monopólicas o la suspensión del servicio, tal como ya ha pasado en este trayecto, lo que conllevaría a tener que reponer el subsidio.

8. Bibliografía

- 1) Banco Inter-Americano de Desarrollo (2018). Conectividad aérea en regiones remotas. Un análisis crítico de las políticas públicas de transporte aéreo esencial existentes en el mundo.
- 2) González, Aldo (2012). Estudio Sobre el Mercado Aéreo de Transporte de Pasajeros en Latinoamérica.
- 3) Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2009). Estudios territoriales de la OCDE Chile.
- 4) Senado (2012), Retrato de la Desigualdad en Chile.
- 5) Yáñez, José. Impuesto Pigouviano. Revista de Estudios Tributarios N°16, 159-197, 2016. Santiago, Centro de Estudios Tributarios, Facultad de Economía y Negocios, Universidad de Chile.
- 6) Decreto 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile.
- 7) Ley 20.378, de 5 de septiembre de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.
- 8) Decreto Supremo N° 4, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta Programa de Apoyo al Transporte Regional.
- 9) Decreto N° 167, de 3 de junio de 2014, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte aéreo Valparaíso – Archipiélago de Juan Fernández, ID CEE0001, en la Región de Valparaíso.
- 10) Decreto N° 99, 08 de Agosto de 2016, que autoriza trato directo y aprueba contrato con Aerovías DAP S.A. para el tramo Balmaceda – Punta Arenas.
- 11) Decreto N° 127, de 29 de septiembre de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en los tramos 1) Coyhaique – Melinka y 2) Melinka – Quellón, ID CEE0004, en la Región de Aysén.
- 12) Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en el tramo Balmaceda - Punta Arenas, ID CEE0008, entre las Regiones de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y de Magallanes y La Antártica Chilena.
- 13) Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que autoriza contratación directa y aprueba contrato con Servicios y Transporte Aéreos Heliworks Limitada para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y su equipaje, en zonas aisladas, modalidad aéreo, entre Lebu - Isla Mocha - Tirua, ID CEE0002, en la Región del Biobío.
- 14) Decreto N° 12, de 9 de febrero de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba contratación directa para otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros y su equipaje, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en el tramo Coyhaique – Villa O'Higgins, ID CEE0005, en la Región de Aysén.
- 15) Decreto N° 24, de 9 de marzo de 2018, que pone a disposición de la Intendencia de Magallanes fondos para subsidiar el transporte aéreo en el tramo Punta Arenas – Puerto Williams.
- 16) Decreto Exento N° 3531, 26 de noviembre de 2015, que autoriza trato directo y aprueba contrato con Aerovías DAP S.A.
- 17) Decreto Exento N° 1742, 14 de abril de 2016, que aprueba prórroga de contrato en el tramo Balmaceda – Punta Arenas.
- 18) Decreto Exento N° 1405, de 25 de julio de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación del

servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en el tramo Punta Arenas - Pampa Guanaco, ID CEE0009, en la Región de Magallanes y de La Antártica Chilena con Empresa Aerovías DAP S.A.

- 19) Decreto Exento N° 2114, de 10 de noviembre de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba prórroga de contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte aéreo Valparaíso – Archipiélago de Juan Fernández, ID CEE0001, en la Región de Valparaíso.
- 20) Decreto Exento N° 673, de 27 de febrero de 2018, que pone a disposición de la Intendencia de Magallanes fondos para subsidiar el transporte aéreo en el tramo Punta Arenas – Porvenir.
- 21) Decreto Exento N° 681, de 27 de febrero de 2018, que pone a disposición de la Intendencia de Los Lagos fondos para subsidiar el transporte aéreo en el tramo Punta Arenas – Porvenir.
- 22) Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.
- 23) Resolución Exenta N° 1975, de 2011, que aprueba metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte.
- 24) Resolución Exenta N° 232, de 5 de marzo de 2012, de la Gobernación de Tierra del Fuego, que aprueba Procedimiento para aplicación del subsidio a la demanda de transporte aéreo.
- 25) Resolución Exenta N° 183, de 25 de agosto de 2017, de la Gobernación de la Antártica Chilena, que aprueba Procedimiento para aplicación del subsidio a la demanda de transporte aéreo.
- 26) Resolución Exenta N° 1721, de 27 de diciembre de 2017, de la Intendencia Regional de Los Lagos, que aprueba Convenio para la operación del subsidio a la demanda para el transporte aéreo de la Provincia de Palena.

9. Anexos

1. Anexo N° 1: Año de inicio servicios aéreos subsidiados vigentes

Tabla N° 6: Año de inicio

ID	Rutas	Región	Año de inicio
CEE0001	Valparaíso - Archipiélago de Juan Fernández	Valparaíso	2009
CEE0002	1) Tirúa - Isla Mocha	Biobío	2009
	2) Lebu - Isla Mocha		
CEE0003	Puerto Montt - Provincia de Palena:	Los Lagos	2004
	1) Chaitén - Puerto Montt		
	2) Ayacara - Puerto Montt		
	3) Ayacara - Chaitén		
	4) Isla Talcan - Puerto Montt		
	5) Puerto Montt - Chaitén - Palena		
	6) Puerto Montt - Palena		
7) Chaitén - Palena			
CEE0004	1) Coyhaique - Melinka	Aysén	1998
	2) Melinka - Quellón		
CEE0005	Coyhaique - Villa O'Higgins	Aysén	1995
CEE0006	Puerto Williams - Punta Arenas	Magallanes	1995
CEE0007	Porvenir - Punta Arenas	Magallanes	2001
CEE0008	Balmaceda - Punta Arenas	Aysén - Magallanes	2015
CEE0009	Punta Arenas - Pampa Guanaco	Magallanes	2017

Fuente: Subsecretaría de Transportes

2. Anexo N° 2: Procedimiento para incorporar nuevos servicios aéreos subsidiados

A través del Decreto Supremo N° 4, de 2010, se reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional. En su artículo 3° se establece la forma de selección de los proyectos para zonas aisladas, lo que se realiza de acuerdo al siguiente procedimiento:

- i) El llamado a presentar proyectos es efectuado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En los términos de referencia de la convocatoria se establecen los requisitos para postular, las etapas y plazos involucrados y se regulan los demás aspectos necesarios para el logro de los objetivos del Programa.
- ii) Pueden postular proyectos los Municipios, las Intendencias, las Gobernaciones, los Ministerios, u otras entidades públicas.
- iii) El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realiza el análisis de las postulaciones presentadas, ordenando los proyectos según su grado de impacto y, o rentabilidad social.
- iv) Para determinar el grado de impacto y, o rentabilidad social de los proyectos, el Ministerio cuenta con una metodología que considera, entre otros factores, el grado de aislamiento de los beneficiarios, considerando la distancia o tiempo al sistema de transporte público más cercano;

el acceso a los servicios básicos y las condiciones geográficas y, o climáticas que generen aislamiento. También considera el número estimado de beneficiarios, su nivel de ingresos, las tarifas de los medios de transporte público existentes, y el monto de los recursos requeridos de cada proyecto. Esta metodología se aprueba a través de la Resolución Exenta N° 1975, de 2011, y se da a conocer en el siguiente apartado.

En el artículo 5° del mismo Decreto Supremo, se señala que se considerarán proyectos que fomenten el transporte público en zonas extremas, cuando la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país¹².

Pueden presentar proyectos que postulen a esta categoría de subsidio los Municipios, las Intendencias, las Gobernaciones, los Ministerios u otras entidades públicas. El Ministerio realiza el análisis de los proyectos presentados y los selecciona conforme a criterios que evalúen su grado de impacto y, o rentabilidad social.

Una vez que el Ministerio decide implementar un nuevo servicio subsidiado, dado su presupuesto disponible, o bien dar continuidad a contratos que llegan a su fin, llama a licitación pública estableciendo en las bases de licitación estándares mínimos que debe cumplir el servicio. Una vez evaluadas las ofertas presentadas, se adjudica el contrato donde quedan establecidas las condiciones de operación.

¹² Para el caso de la ruta Balmaceda – Punta Arenas, servicio que se enmarca en el Programa de zonas extremas y que se detallará más adelante, la tasa de viaje en transporte aéreo respecto de la población regional era de 2,3 viajes mensuales por cada mil habitantes, correspondiente a menos del 30% de la tasa promedio de todas las rutas de todas de las regiones del país, que para el año 2015 alcanza a 11,9 viajes mensuales por cada mil habitantes, siendo el 30% un valor de 3,6 viajes mensuales por cada mil habitantes. A partir de abril del mismo año, el servicio que hacía la mencionada ruta fue cancelado, por lo cual la tasa de viajes por habitantes en dicha ruta llegó a ser equivalente a cero. Esto justifica la implementación del servicio a partir de diciembre del año 2015

3. Anexo N° 3: Macrozonas

Tabla N° 7: Macrozonas

Macrozona	Región
1	Arica y Parinacota
	Tarapacá
	Antofagasta
	Atacama
	Coquimbo
2	Valparaíso
	Metropolitana
	O'Higgins
	Maule
3	Biobío
	La Araucanía
	Los Ríos
	Los Lagos
4	Aysén
	Magallanes

Fuente: Informe Final de actualización de la metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte.

4. Anexo N° 4: Servicios con subsidio a la oferta

4.1. CEE0001: Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández

4.1.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto Exento N° 2114, de 10 de noviembre de 2017, que aprueba prórroga de contrato¹³ de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte aéreo Valparaíso – Archipiélago de Juan Fernández, ID CEE0001, en la Región de Valparaíso con la empresa Aerotransportes Araucanía Ltda.

Esta prórroga de contrato dura 3 años, esto es, desde el 01-10-2017 al 01-10-2020.

4.1.2. Beneficiarios potenciales

Tienen prioridad de acceso los habitantes residentes del Archipiélago.

4.1.3. Frecuencias e Itinerarios

Se establece la siguiente frecuencia mínima para cada año, la cual se detalla en la Tabla N° 8:

Tabla N° 8: Frecuencia mínima anual 2017 – 2020, servicio Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández.

Servicio	Año	Frecuencia mínima	Capacidad mínima de transporte anual
Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández	2017	26 viajes al año	208 asientos por sentido de viaje
	2018	82 viajes al año	656 asientos por sentido de viaje
	2019	81 viajes al año	648 asientos por sentido de viaje
	2020	55 viajes al año	440 asientos por sentido de viaje

Fuente: Decreto Exento N° 2114, de 10 de noviembre de 2017

El número de viajes que debe cumplir cada mes es que se presenta en la Tabla N° 9:

¹³ El contrato original fue aprobado por Decreto N° 167, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Tabla N° 9: Frecuencia mínima mensual 2017 – 2020, servicio Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández.

Mes	Frecuencia mínima			
	2017	2018	2019	2020
Enero		9	9	9
Febrero		8	8	8
Marzo		9	8	9
Abril		9	9	9
Mayo		3	3	3
Junio		3	3	3
Julio		3	3	3
Agosto		3	3	3
Septiembre		8	9	8
Octubre	9	9	9	
Noviembre	9	9	8	
Diciembre	8	9	9	
Total	26	82	81	55
N° de pasajeros por sentido	8	8	8	8
N° de pasajeros por sentido anual	208	656	648	440

Fuente: Decreto Exento N° 2114, de 10 de noviembre de 2017

El itinerario del viaje se detalla a continuación:

- i. Transporte de pasajeros desde Valparaíso hasta el aeropuerto de Viña del Mar y viceversa.
- ii. Vuelo de travesía, entre el aeropuerto de Viña del Mar (Aeropuerto de Viña del Mar) y el Archipiélago Juan Fernández (Aeródromo de Robinson Crusoe), en ambos sentidos.
- iii. Viaje marítimo de conexión, entre el Aeródromo de Robinson Crusoe y el poblado San Juan Bautista, en ambos sentidos.

Además, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso, puede exigir la realización de hasta 12 viajes redondos anuales adicionales, para el período comprendido entre los meses de mayo a agosto de cada año. El que tendrá un costo de subsidio adicional de \$3.695.000.-

4.1.4. Horarios

El horario de salida desde Valparaíso (viaje de ida), se realiza en horas de la mañana, sujeto a las condiciones meteorológicas imperantes en el día que permitan un viaje seguro.

El horario de salida desde el Archipiélago Juan Fernández (viaje de retorno), se realiza en horas de la tarde, sujeto a las condiciones meteorológicas imperantes en el día que permitan un viaje seguro.

4.1.5. Tarifas

Las tarifas para cada tipo de pasajero se presentan a continuación en la N° 10:

Tabla N° 10: Tarifas según tramo y tipo de pasajero, servicio Valparaíso - Archipiélago Juan Fernández.

Viaje	Residentes			No Residentes	
	Público general	Niños menores de 12 años; Estudiantes; Adultos mayores	Niños menores de 2 años	Público general	Niños menores de 2 años
Valparaíso - Isla Robinson Crusoe	\$40.000	\$20.000	\$0	\$100.000	\$0
Isla Robinson Crusoe – Valparaíso	\$40.000	\$20.000	\$0	\$100.000	\$0
Ida y Vuelta	\$75.000	\$37.500	\$0	\$180.000	\$0

Fuente: Decreto Exento N° 2114, de 10 de noviembre de 2017

4.1.6. Subsidio

El monto de subsidio por viaje redondo es de \$3.695.000, equivalentes a un monto anual aproximado de \$96.070.000.-

4.2. CEE0002: 1) Isla Mocha - Tirúa 2) Isla Mocha – Lebu

4.2.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017, que autoriza contratación directa y aprueba contrato para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y su equipaje, entre Lebu - Isla Mocha - Tirúa, ID CEE0002, en la Región del Biobío, con la empresa Servicios y Transporte Aéreos Heliworks Limitada.

Esta contratación directa dura 12 meses, esto es, desde el 05-07-2017 al 05-07-2018.

4.2.2. Beneficiarios potenciales

Tienen prioridad los residentes de Isla Mocha.

4.2.3. Frecuencias e Itinerarios

Se establece la siguiente frecuencia mínima para cada año, la cual se detalla en la N° 11.

Tabla N° 11: Frecuencia mínima mensual 2017 – 2018, servicio Tirúa – Isla Mocha; Lebu – Isla Mocha

Mes – Año	N° de viajes redondos mensual		
	Tirúa - Isla Mocha	Lebu - Isla Mocha	Viajes Especiales ¹⁴
jul-17	27	27	3
ago-17	27	27	3
sep-17	24	24	3
oct-17	29	28	3
nov-17	25	26	3
dic-17	25	26	3
ene-18	29	29	3
feb-18	24	24	3
mar-18	25	26	3
abr-18	25	26	3
may-18	28	26	3
jun-18	25	26	3
jul-18	27	27	3
ago-18	27	27	3
sep-18	24	24	3
oct-18	29	28	3
nov-18	25	26	3
dic-18	25	26	3

Fuente: Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017

Además, como complemento al servicio aéreo, está considerado el traslado de pasajeros desde el centro de Lebu hacia el Aeródromo Los Pehuenches de Lebu, y viceversa.

4.2.4. Horarios

Los días de operación y horarios se presentan en la Tabla N° 12:

Tabla N° 12: Días y horarios de operación, servicio Tirúa – Isla Mocha; Lebu – Isla Mocha

Tramo	Días de operación	Hora de salida
A) Lebu - Isla Mocha	miércoles, jueves, viernes y domingo	Desde las 10:00
B) Isla Mocha – Lebu		Desde las 11:20
C) Tirúa - Isla Mocha		Desde las 10:00
D) Isla Mocha - Tirúa		Desde las 11:20

Fuente: Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017

¹⁴ Deben estar asociados a la ruta a subsidiar, esto es, Lebu - Isla Mocha - Tirúa o parte de ella.

4.2.5. Tarifas

Las tarifas para cada tipo de pasajero se presentan a continuación en la Tabla N° 13:

Tabla N° 13: Tarifas según tramo y tipo de pasajero, servicio Tirúa – Isla Mocha; Lebu – Isla Mocha

Tramo	Adultos	Adultos mayores	Estudiantes y Niños menores de 12 años	Niños menores de 2 años	Carga
1) Tirúa - Isla Mocha o viceversa	\$4.000	\$2.000	\$1.600	\$0	Gratis hasta los 5 kg.
2) Lebu - Isla Mocha o viceversa	\$4.800	\$2.400	\$2.000	\$0	

Fuente: Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017

4.2.6. Subsidio

El subsidio total máximo es de \$ 325.311.840, según el desglose mensual que se presenta a continuación en la Tabla N° 14:

Tabla N° 14: Subsidio máximo mensual 2017 – 2018, servicio Tirúa – Isla Mocha; Lebu – Isla Mocha

Mes – Año	Tirúa - Isla Mocha		Lebu - Isla Mocha		Viajes especiales		Monto máximo mensual
	N° de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	N° de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	N° de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	
jul-17	27	\$ 6.108.480	27	\$ 11.219.040	3	\$1.246.560	\$ 18.574.080
ago-17	27	\$ 6.108.480	27	\$ 11.219.040	3	\$1.246.560	\$ 18.574.080
sep-17	24	\$ 5.429.760	24	\$ 9.972.480	3	\$1.246.560	\$ 16.648.800
oct-17	29	\$ 6.560.960	28	\$ 11.634.560	3	\$1.246.560	\$ 19.442.080
nov-17	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
dic-17	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
ene-18	29	\$ 6.560.960	29	\$ 12.050.080	3	\$1.246.560	\$ 19.857.600
feb-18	24	\$ 5.429.760	24	\$ 9.972.480	3	\$1.246.560	\$ 16.648.800
mar-18	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
abr-18	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
may-18	28	\$ 6.334.720	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 18.384.800
jun-18	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
jul-18	27	\$ 6.108.480	27	\$ 11.219.040	3	\$1.246.560	\$ 18.574.080
ago-18	27	\$ 6.108.480	27	\$ 11.219.040	3	\$1.246.560	\$ 18.574.080
sep-18	24	\$ 5.429.760	24	\$ 9.972.480	3	\$1.246.560	\$ 16.648.800
oct-18	29	\$ 6.560.960	28	\$ 11.634.560	3	\$1.246.560	\$ 19.442.080
nov-18	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080

Mes – Año	Tirúa - Isla Mocha		Lebu - Isla Mocha		Viajes especiales		Monto máximo mensual
	Nº de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	Nº de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	Nº de viajes redondos mensual	Monto máximo mensual	
dic-18	25	\$ 5.656.000	26	\$ 10.803.520	3	\$1.246.560	\$ 17.706.080
Monto máximo total							\$ 325.311.840

Fuente: Decreto N° 119, de 8 de noviembre de 2017

El monto anual (12 meses) corresponde a \$ 216.660.640

4.3. CEE0004: 1) Coyhaique - Melinka, 2) Melinka – Quellón

4.3.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto N° 127, de 29 de septiembre de 2016, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en los tramos 1) Coyhaique – Melinka y 2) Melinka – Quellón, ID CEE0004, en la Región de Aysén con la empresa Transportes Aéreos San Rafael Ltda.

Este contrato dura 3 años, esto es, desde el 21-12-2017 al 21-12-2020.

4.3.2. Beneficiarios potenciales

Tienen prioridad de acceso al servicio, los residentes de las localidades de Melinka, Coyhaique y Quellón.

4.3.3. Frecuencias, Itinerarios y horarios

La frecuencia mínima anual es de 104 viajes redondos, lo que se traduce a dos viajes redondos semanales, cumpliendo con el siguiente itinerario que se presenta en la Tabla N° 15:

Tabla N° 15: Días y horarios de operación, servicio 1) Coyhaique - Melinka, 2) Melinka – Quellón

Tramo	Días de operación	Hora de salida
A) Coyhaique – Melinka	martes y jueves	08:45
B) Melinka – Quellón		10:00
C) Quellón – Melinka		10:35
D) Melinka – Coyhaique		11:10

Fuente: Decreto N° 127, de 29 de septiembre de 2016

4.3.4. Tarifas

Las tarifas para cada tipo de pasajero se presentan a continuación en la Tabla N° 16:

Tabla N° 16: Tarifas según tramo y tipo de pasajero, servicio Coyhaique – Melinka - Quellón

Tramo	Adulto	Estudiantes	Niños menores de 2 años
1) Coyhaique – Melinka	\$25.000	\$12.000	\$0
2) Melinka – Quellón	\$20.000	\$10.000	\$0

Fuente: Decreto N° 127, de 29 de septiembre de 2016

4.3.5. Subsidio

El monto del subsidio anual es de \$130.000.000, mientras que el monto por viaje redondo en el tramo Coyhaique – Melinka - Quellón es de \$1.250.000.-

4.4. CEE0005: Coyhaique - Villa O'Higgins

4.4.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto N° 12, de 9 de febrero de 2018, que aprueba contratación directa para el otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros y su equipaje, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en el tramo Coyhaique – Villa O'Higgins, ID CEE0005, en la Región de Aysén, con la empresa Inversiones Aéreas Patagonia Ltda.

Esta contratación dura 11 meses, esto es, desde el 15-04-2018 al 15-03-2019.

4.4.2. Beneficiarios potenciales

Tienen prioridad de acceso al servicio, los residentes de la localidad de Villa O'Higgins.

4.4.3. Frecuencias e Itinerarios

La frecuencia es de 7 viajes redondos mensuales, preferentemente lunes y jueves. Adicionalmente el operador debe realizar un máximo de 11 viajes redondos adicionales durante el período del contrato a solicitud de la Municipalidad de Villa O'Higgins o de la Gobernación de Capitán Prat, previa autorización de la Secretaría Regional Ministerial de Aysén.

4.4.4. Tarifas

Las tarifas para cada tipo de pasajero se presentan a continuación en la Tabla N° 17:

Tabla N° 17: Tarifas según tramo y tipo de pasajero, servicio Coyhaique - Villa O'Higgins

Tramo	Adultos	Niños menores de 12 años; Estudiantes; Adultos mayores	Niños menores de 2 años	Carga (hasta 10 Kg) ¹⁵
Coyhaique - Villa O'Higgins	\$28.000	\$14.000	\$0	\$0

Fuente: Decreto N° 12, de 9 de febrero de 2018.

¹⁵ Carga adicional: \$350 + IVA por Kg. adicional, con tope de 10 Kg.

4.4.5. Monto de Subsidio

Se otorga un subsidio mensual de \$18.375.000, para viajes regulares, y un monto de \$2.122.000 por viaje adicional, con un máximo de 11 viajes adicionales, equivalentes a un máximo de \$225.467.000 (11 meses).

4.5. CEE0008: Balmaceda - Punta Arenas

4.5.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas extremas, en el tramo Balmaceda - Punta Arenas, ID CEE0008, entre las Regiones de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y de Magallanes y La Antártica Chilena, con la empresa Aerovías DAP S.A.

Este contrato dura 3 años, esto es, desde el 12-06-2017 al 12-06-2020.

4.5.2. Beneficiarios potenciales

Pasajeros que compren el tramo Balmaceda - Punta Arenas o viceversa (no se considerarán conexiones ni escalas en dichas localidades).

En caso de existir disponibilidad de asientos exclusivos¹⁶ para la ruta subsidiada dentro de los quince días corridos previos al vuelo, el operador podrá hacer uso de estos en la forma que considere pertinente. Anterior al plazo antes mencionado, se entenderá que los pasajes están bloqueados para ser vendidos a pasajeros que no compren el tramo Balmaceda - Punta Arenas o viceversa, en los términos antes definidos.

4.5.3. Frecuencias, Itinerarios y Horarios

El servicio se realiza mediante viajes redondos semanales, de forma continua, considerando los días festivos o feriados, de acuerdo a lo señalado en la Tabla N° 18:

Tabla N° 18: Días y horarios de operación según temporada, servicio Balmaceda - Punta Arenas

Tramo (origen - destino)	Temporada	Fecha	Días de operación	Hora de salida	Hora de llegada
Balmaceda - Punta Arenas	Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	Lunes	15:30	17:00
			Viernes	15:30	17:00
	Baja	16 de marzo al 30 de junio	Lunes	15:30	17:00
	Media	1 de julio al 15 de diciembre	Lunes	15:30	17:00
Punta Arenas – Balmaceda	Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	Lunes	13:30	15:00
			Viernes	13:30	15:00
	Baja	16 de marzo al 30 de junio	Lunes	13:30	15:00
	Media	1 de julio al	Lunes	13:30	15:00

¹⁶ Asientos exclusivos: pasajes cuyas tarifas incorporan el efecto del subsidio.

Tramo (origen - destino)	Temporada	Fecha	Días de operación	Hora de salida	Hora de llegada
		15 de diciembre			

Fuente: Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017

El contratado deberá disponer semanalmente de un mínimo de asientos exclusivos. Esto se detalla en la Tabla N° 19 a continuación:

Tabla N° 19: Asientos exclusivos y frecuencia mínima semanal por sentido de viaje, servicio Balmaceda - Punta Arenas

Temporada	Fecha	Asientos exclusivos	Frecuencia semanal
Alta	16 de diciembre al 15 de marzo	120	2
Baja	16 de marzo al 30 de junio	90	1
Media	1 de julio al 15 de diciembre	90	1

Fuente: Decreto N° 94, de 20 de septiembre de 2017

4.5.4. Tarifas

La tarifa a cobrar por el servicio debe ajustarse a una tarifa media máxima mensual de \$48.000 por pasajero y sentido de viaje, excluyendo las tasas de embarque y el cargo por combustible.

4.5.5. Subsidio

El monto de subsidio mensual es de \$65.000.000.-

4.6. CEE0009: Punta Arenas - Pampa Guanaco

4.6.1. Contrato

Para la operación de este servicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Decreto Exento N° 1405, de 25 de julio de 2017, que aprueba contrato de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, modalidad aéreo, en zonas aisladas, en el tramo Punta Arenas - Pampa Guanaco, ID CEE0009, en la Región de Magallanes y de La Antártica Chilena con Empresa Aerovías DAP S.A.

Este contrato entró en vigencia el 01-10-2017 hasta el 31-05-2019.

4.6.2. Beneficiarios potenciales

Tienen prioridad de acceso al servicio, los residentes de las localidades de Pampa Guanaco, Vicuña y Cameron.

4.6.3. Frecuencias, Itinerarios y Horarios

La frecuencia mínima que establece el contrato es de dos viajes redondos semanales entre los meses de octubre a abril (ambos meses inclusive), según el itinerario que se da a conocer en la Tabla N° 20:

Tabla N° 20: Días y horarios de operación, servicio Punta Arenas - Pampa Guanaco

Servicio	Días de operación (frecuencia mínima)	Hora de salida
Punta Arenas - Pampa Guanaco	Lunes	08:30
	Viernes	16:30
Pampa Guanaco - Punta Arenas	Lunes	09:00
	Viernes	17:30

Fuente: Decreto Exento N° 1405, de 25 de julio de 2017

4.6.4. Tarifas

Las tarifas para cada tipo de pasajero se presentan a continuación en la Tabla N° 21:

Tabla N° 21: Tarifas servicio Punta Arenas - Pampa Guanaco

Tramo	Público general	Niños menores de 2 años
Punta Arenas - Pampa Guanaco o viceversa	\$10.000	\$0

Fuente: Decreto Exento N° 1405, de 25 de julio de 2017

4.6.5. Subsidio

El monto por viaje redondo en el tramo Punta Arenas - Pampa Guanaco es de \$1.153.750 por viaje, y anualmente un monto máximo de \$110.760.000.-

El monto máximo de subsidio mensual es de \$9.230.000.-

5. Anexo N° 5: Servicios con subsidio a la demanda

5.1. CEE0003: Puerto Montt – Provincia de Palena

5.1.1. Convenio para la entrega de subsidio

La Intendencia Regional de Los Lagos dictó la Resolución Exenta N° 1721, de 27 de diciembre de 2017, que aprueba convenio para la operación de subsidio a la demanda transporte aéreo de la Provincia de Palena.

La duración de este convenio es de 12 meses a partir del 01 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre 2018.

5.1.2. Beneficiarios potenciales

Pueden optar al subsidio, los residentes de la Provincia de Palena y los hijos de los residentes que se encuentren estudiando fuera de la Provincia, para los viajes que se realicen en los siguientes tramos:

- 1) Chaitén - Puerto Montt (Ida y/o Retorno)
- 2) Ayacara - Puerto Montt (Ida y/o Retorno)
- 3) Ayacara - Chaitén (Ida y/o Retorno)
- 4) Isla Talcán - Puerto Montt (Ida y/o Retorno)
- 5) Palena - Chaitén - Puerto Montt (Ida y/o Retorno)
- 6) Palena - Puerto Montt (Ida y/o Retorno)
- 7) Palena - Chaitén (Ida y/o Retorno)

O cualquier otra ruta aérea que se estableciera en el futuro, mientras el subsidio se encuentre vigente, para conectar a las comunas de la Provincia entre si o entre estas con la capital regional.

No son beneficiarios potenciales del subsidio:

- a) Las personas procedentes de otras provincias, regiones del país o del extranjero que visiten temporalmente la provincia.
- b) Los funcionarios públicos incluyendo los miembros de las Fuerzas Armadas y las de Orden y Seguridad, cuando por razones del servicio deban trasladarse vía aérea para cumplir un cometido funcionario.
- c) Las personas jurídicas o empresas contratistas que se encuentren ejecutando faenas temporales en la Provincia con trabajadores no pertenecientes a la Provincia.

5.1.3. Alcance del subsidio

El valor máximo a subsidiar es de un 50% de rebaja sobre la tarifa de enero de 2018. Para el caso de las rutas Palena - Chaitén - Puerto Montt, Palena - Puerto Montt y Palena - Chaitén, el valor máximo a subsidiar es de un 70%.

Puede realizarse un descuento del 60% sobre el valor de la tarifa en el caso de enfermos beneficiarios del Sistema Público de Salud, derivados a Puerto Montt y los residentes que utilicen las rutas Palena - Chaitén - Puerto Montt, Palena - Puerto Montt y Palena - Chaitén, mediante interconsulta al hospital u otro servicio o Institución dependiente del Ministerio de Salud y a los enfermos crónicos, acreditados por certificado médico del especialista tratante.

La cantidad de viajes subsidiados que puede otorgarse a los beneficiarios potenciales, está sujeta a la disponibilidad presupuestaria, de aeronaves y condiciones del tiempo. Con un máximo de 2 vuelos al mes (un viaje redondo) por residente.

5.1.4. Monto subsidio 2018

El monto de subsidio disponible para el año 2018 es de \$235.000.000.- (DE N° 681, de 2018)

5.2. CEE0006: Punta Arenas – Puerto Williams

5.2.1. Procedimiento para la entrega de subsidio

La Gobernación Provincial de La Antártica Chilena dictó la Resolución Exenta N° 183, de 25 de agosto de 2017, que aprueba procedimiento para la aplicación del subsidio a la demanda de transporte aéreo.

Este procedimiento entró en vigencia el 15 de septiembre de 2017.

5.2.2. Beneficiarios potenciales

Pueden optar al Subsidio, los habitantes de la Provincia Antártica, esto es, quienes acrediten su domicilio y/o residencia en ella, por a lo menos 12 meses corridos.

Por lo tanto, quedan excluidos del subsidio:

- a) Toda persona nacional o extranjera que se encuentre en la Provincia en calidad de transeúntes.
- b) Personas nacionales o extranjeras que se trasladen a la Provincia para desempeñarse como trabajadores temporarios.
- c) Autoridades de gobierno, de la administración local, jefes de servicios públicos, y cualquier otro funcionario público, incluyendo a funcionarios de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, que se trasladen en cometido funcionario.

En caso de existir disponibilidad presupuestaria se pueden considerar las siguientes excepciones:

- a) Actividades específicas que beneficien directamente a los habitantes de la Provincia Antártica.
- b) Delegaciones y/o representantes de organizaciones sociales.
- c) Emergencias u otras situaciones de contingencia.
- d) Descendientes del pueblo Yaghan.

5.2.3. Alcance del subsidio

A los beneficiarios se les financia el 95% del valor del pasaje aéreo, en las condiciones, términos y excepciones que a continuación se detallan:

- Pueden acceder a hacer uso de pasajes aéreos que permitan cubrir hasta seis tramos dentro del año calendario. Si luego de ocupar estos seis tramos, ocurriera alguna situación grave o de emergencia, pueden obtener un pasaje de ida y vuelta y, de ser necesario, un pasaje para un acompañante.
- Las personas que hayan acreditado ser descendientes del Pueblo Yaghan, pueden acceder a hacer uso de pasajes aéreos que permitan cubrir hasta 2 tramos dentro del año calendario.
- Excepcionalmente los habitantes de la Provincia que se encuentren estudiando fuera de ella, se les financiará el 100% del valor del pasaje aéreo, hasta seis tramos dentro del año calendario.
- Se dispone de un total de 240 tramos anuales para la excepción ya mencionada sobre actividades específicas.

- Las personas que se sometan a tratamientos médicos y/o dentales prolongados que no se realicen en la Provincia, pueden acceder a una subvención del pasaje adicional, en caso de haber agotado los pasajes que le corresponden.

5.2.4. Monto subsidio 2018

El monto de subsidio disponible para el año 2018 es de \$1.010.017.140.- (Decreto N° 24, de 2018)

5.3. CEE0007: Punta Arenas – Porvenir

5.3.1. Convenio para la entrega de subsidio

La Gobernación Provincial de Tierra del Fuego dictó la Resolución Exenta N° 232, de 5 de marzo de 2012, que aprueba Procedimiento para aplicación del subsidio a la demanda de transporte aéreo.

La duración de este convenio es indefinida.

5.3.2. Beneficiarios potenciales

Pueden optar al subsidio son los habitantes de la Provincia de Tierra del Fuego.

Quedan excluidos del subsidio aéreo:

- a) Turistas, y otras personas que se encuentren en la Provincia en calidad de transeúntes.
- b) Personas que se trasladen a la Provincia para desempeñarse como trabajadores temporarios.
- c) Autoridades de gobierno, de administración local, jefes de servicios públicos, y cualquier otro funcionario público, incluyendo a funcionarios de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, que se trasladen en comisión de servicio.

5.3.3. Alcance del subsidio

La Gobernación evalúa el requerimiento y los antecedentes fundantes, pudiendo otorgar el subsidio total o parcialmente, según el siguiente orden de priorización:

- 1) Atención de salud
- 2) Estudios
- 3) Trámites particulares
- 4) Delegaciones de deporte, cultura u otra representación local.
- 5) Trámites que deban realizarse ante Servicios Públicos que no se puedan realizar en la Provincia de Tierra del Fuego y que se encuentren debidamente respaldados.
- 6) Capacitación o actividad específica para beneficio de la comunidad.

Junto a lo anterior, excepcionalmente, pueden financiarse pasajes para enfrentar situaciones de emergencia, como por ejemplo evacuaciones, traslado de cadáveres, u otros, las que serán resueltas por el Gobernador Provincial.

En el caso de traslado por motivos de estudios, pueden acceder a éste beneficio los estudiantes de enseñanza media, media técnica, técnica superior o universitaria, que estén cursando sus estudios fuera de la Provincia de Tierra del Fuego y cuyo padre o madre o guardadores sean beneficiarios potenciales del subsidio. El beneficio se aplicará cuatro veces por año, en viaje ida y regreso.

Para el traslado en caso de trámites particulares y traslado de delegaciones de deporte, cultura u

otra representación local, los beneficiarios potenciales pueden acceder al subsidio una vez al año.

Para el traslado en caso de trámites que deban realizar los beneficiarios potenciales ante Servicios Públicos que no cuentan con oficinas en la Provincia de Tierra del Fuego, pueden obtener el subsidio a lo más tres veces por año.

Por el motivo de capacitación y/o Atención de Público sólo se puede utilizar un 5% del total del monto destinado para la Provincia de Tierra del Fuego, siempre y cuando existan fondos disponibles y, luego de asegurar el posible financiamiento del traslado de beneficiarios potenciales, por los motivos que le preceden.

5.3.4. Monto subsidio 2018

El monto de subsidio disponible para el año 2018 es de \$146.605.173.- (DE N° 673, de 2018)

6. Anexo N° 6: Resumen beneficiarios potenciales servicios aéreos subsidiados

Tabla N° 22: Beneficiarios potenciales

ID	Rutas	Región	Programa	Tipo de subsidio	Beneficiarios potenciales
CEE0001	Valparaíso - Archipiélago de Juan Fernández	Valparaíso	Zonas Aisladas	Oferta	Tienen prioridad los habitantes residentes del Archipiélago.
CEE0002	1) Tirúa - Isla Mocha	Biobío	Zonas Aisladas	Oferta	Tienen prioridad los residentes de Isla Mocha.
	2) Lebu - Isla Mocha				
CEE0003	Puerto Montt - Provincia de Palena:	Los Lagos	Zonas Aisladas	Demanda	Residentes de la Provincia de Palena y los hijos de los residentes que se encuentren estudiando fuera de la Provincia.
	1) Chaitén - Puerto Montt ^(a)				
	2) Ayacara - Puerto Montt ^(a)				
	3) Ayacara - Chaitén				
	4) Isla Talcan - Puerto Montt ^(a)				
	5) Puerto Montt - Chaitén - Palena ^(b)				
	6) Puerto Montt - Palena ^(b)				
7) Chaitén - Palena ^(b)					
CEE0004	1) Coyhaique - Melinka	Aysén	Zonas Aisladas	Oferta	Tienen prioridad los residentes de las localidades de Melinka, Coyhaique y Quellón.
	2) Melinka - Quellón				
CEE0005	Coyhaique - Villa O'Higgins	Aysén	Zonas Aisladas	Oferta	Tienen prioridad los residentes de la localidad de Villa O'Higgins.
CEE0006	Puerto Williams - Punta Arenas	Magallanes	Zonas Aisladas	Demanda	Los habitantes de la Provincia Antártica y los que se encuentren estudiando fuera de ella.
CEE0007	Porvenir - Punta Arenas	Magallanes	Zonas Aisladas	Demanda	Los habitantes de la Provincia de Tierra del Fuego y los hijos de los residentes que se encuentren estudiando fuera de la Provincia.

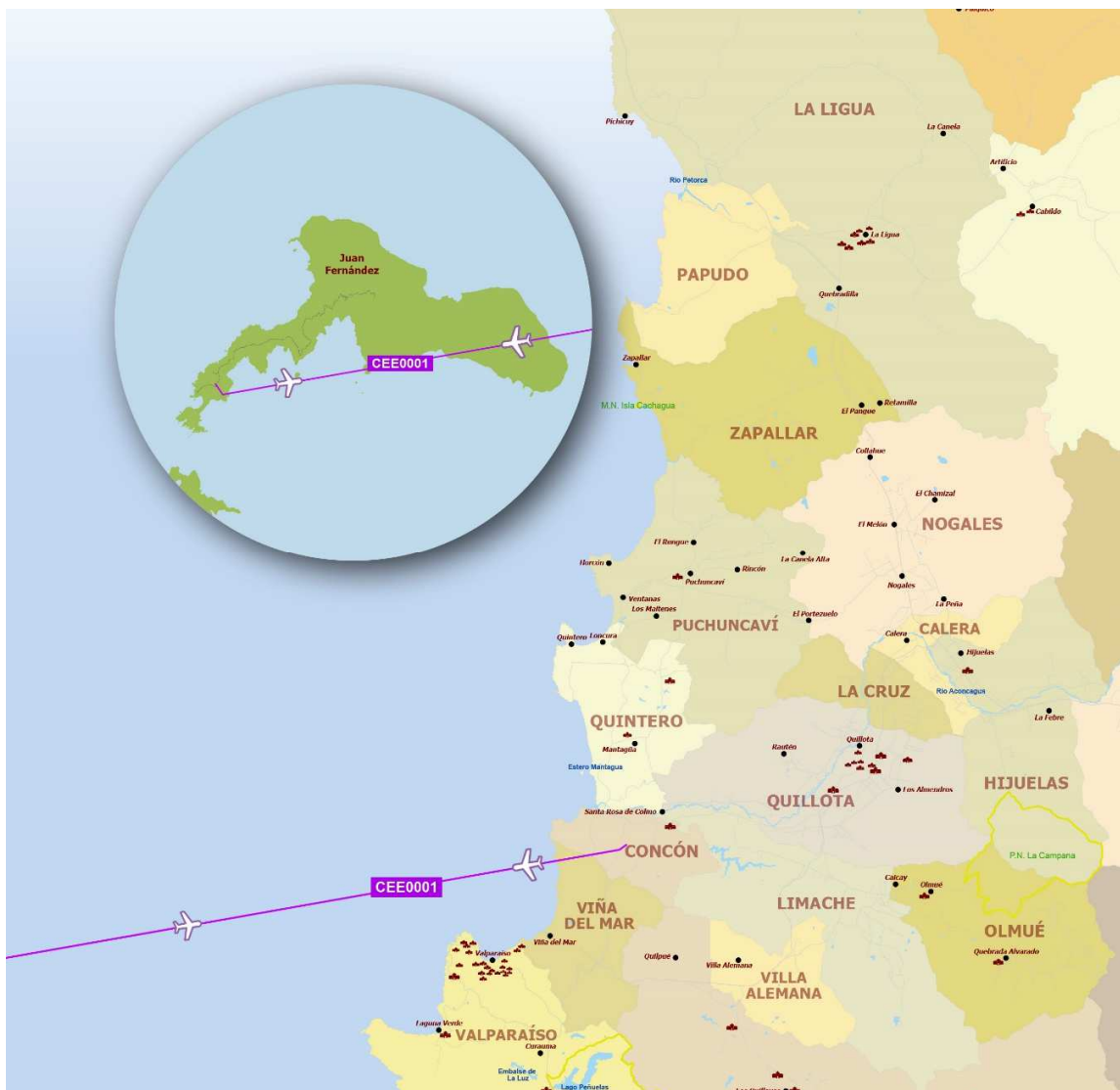
ID	Rutas	Región	Programa	Tipo de subsidio	Beneficiarios potenciales
CEE0008	Balmaceda - Punta Arenas	Aysén - Magallanes	Zonas Extremas	Oferta	Pasajeros que compren el tramo Balmaceda-Punta Arenas o viceversa.
CEE0009	Punta Arenas - Pampa Guanaco	Magallanes	Zonas Aisladas	Oferta	Tienen prioridad los residentes de las localidades de Pampa Guanaco, Vicuña y Cameron.

- (a) Tramos actualmente vigentes dentro del subsidio Puerto Montt - Provincia de Palena.
- (b) Tramos que se incorporaron a propósito del aluvión que afectó a la Villa Santa Lucía en la comuna de Chaitén en el año 2017, lo que provocó la interrupción de la ruta 7, quedando las comunas de Palena y Futaleufú aisladas a través de territorio nacional.

Fuente: Elaboración propia en base a la información de los Contratos, Procedimientos y/o Convenios de colaboración.

7. Anexo N° 7: Mapas servicios aéreos subsidiados por región

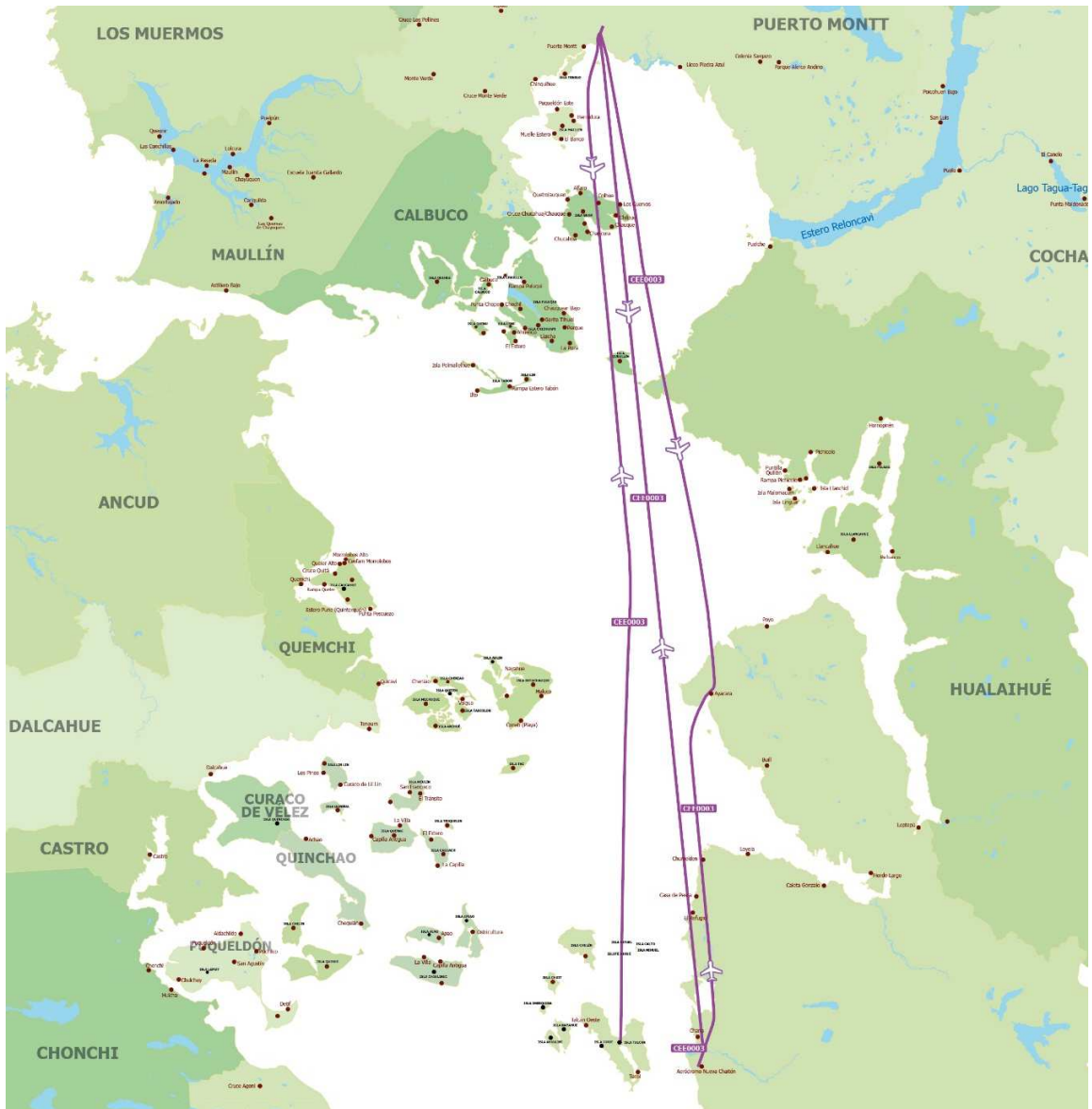
7.1. Región de Valparaíso



7.2. Región del Biobío



7.3. Región de Los Lagos



7.4. Región de Aysén



8. Anexo N° 8: Licitaciones servicios aéreos

Tabla N° 23: Licitaciones

ID	Rutas	Año última licitación	Acto administrativo
CEE0001	Valparaíso - A. de Juan Fernández	2013	Decreto N° 169 de 2013
CEE0002	1) Tirúa - Isla Mocha	2015	Decreto N° 176 de 2015
	2) Lebu - Isla Mocha		
CEE0004	Coyhaique - Melinka - Quellón	2015	Decreto N° 116 de 2015
CEE0005	Coyhaique - Villa O'Higgins	2015	Decreto N° 117 de 2015
CEE0008	Balmaceda - Punta Arenas	2016	Decreto N° 76 de 2016
CEE0009	Punta Arenas - Pampa Guanaco	2016	Decreto Exento N° 2505 de 2016

Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos y bases de licitación.

Tabla N° 24: Operadores

ID	Rutas	Operador	Período analizado
CEE0001	Valparaíso - A. de Juan Fernández	Aerotransportes Araucanía Ltda.	2009-2020 ¹⁷
CEE0002	1) Tirúa - Isla Mocha	Servicios Transportes Aéreos Heliworks Ltda.	2009-2018
	2) Lebu - Isla Mocha		
CEE0004	Coyhaique - Melinka - Quellón	Empresa de Transportes Aéreos San Rafael Ltda.	2009-2020 ¹⁸
CEE0005	Coyhaique - Villa O'Higgins	Transportes aéreos Don Carlos Ltda.	2009-2013
		Inversiones Aéreas Patagonia Ltda.	2013-2019
CEE0008	Balmaceda - Punta Arenas	Aerovías DAP S.A.	2015-2020
CEE0009	Punta Arenas - Pampa Guanaco	Aerovías DAP S.A.	2017-2019

Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos

¹⁷ Solo en los meses de noviembre y diciembre de 2013 operó la empresa Línea de Aeroservicios S.A.

¹⁸ Solo en el mes de marzo de 2010 se hizo un Trato directo con la empresa Inversiones Aéreas Patagonia Ltda.

9. Anexo N° 9: Contratos históricos servicio Balmaceda – Punta Arenas [CEE0008]

Tabla N° 25: Contratos

Acto administrativo	Tipo	Operador	Fecha de inicio	Fecha de término	Duración [meses]
Decreto Exento N° 3531, de 2015.	Trato directo	Aerovías DAP S.A.	01/12/2015	31/03/2016	4
Decreto Exento N° 1742, de 2016.	Prórroga	Aerovías DAP S.A.	01/04/2016	31/05/2016	2
Decreto N° 99, de 2016.	Trato directo	Aerovías DAP S.A.	08/06/2016	08/06/2017	12
Decreto N° 94, de 2017.	Licitación	Aerovías DAP S.A.	12/06/2017	11/06/2020	36

Fuente: Elaboración propia en base a información de contratos.