

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

I. CUENTA DE LA LABOR EFECTUADA

A. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

NIVEL CENTRAL

Al asumir el actual Gobierno, el sector transporte presentaba, con escasas excepciones, una situación de atraso profundo que ha debido enfrentarse con gran decisión y que se ha ido superando paulatinamente. Entre los problemas se destacaban los fuertes déficit en inversión y mantenimiento de la infraestructura de transporte, a lo que se agregaban deficiencias serias en su explotación y, sobre todo, una ausencia total de reglamentación y control en la provisión de servicios de transporte, tanto de pasajeros como de carga. A esto se añadía el progresivo deterioro de los ferrocarriles y el ineficiente funcionamiento del transporte público, con sus secuelas de contaminación ambiental, congestión e inseguridad. La labor efectuada se ha orientado fundamentalmente a superar la situación descrita, manteniendo los aspectos positivos de la política de liberalización y agregando los instrumentos necesarios para corregir las distorsiones. Al mismo tiempo se ha procurado aumentar la capacidad y eficiencia del sistema portuario, a fin de sostener el dinámico crecimiento del comercio exterior. En este contexto, se han desarrollado las actividades que a continuación se reseñan.

1. Subsector Transporte Terrestre

a. Transporte urbano

El Ministerio ha centrado sus esfuerzos en materia de transporte urbano, en continuar la labor

de ordenamiento iniciada al asumir sus funciones el Gobierno actual, corrigiendo las distorsiones existentes en el mercado del transporte público de pasajeros (exceso de dotación de vehículos, antigüedad y mal estado de ellos, congestión y altas tasas de accidentes). Con tal objetivo se dictó diversos cuerpos legales orientados principalmente a regular el transporte urbano, disminuir el sobredimensionado parque de vehículos de transporte público de pasajeros, agilizar la circulación de vehículos y reducir los niveles de contaminación ambiental originados por la locomoción colectiva. Las principales actividades desarrolladas dentro del marco señalado precedentemente son las siguientes:

- Se materializó el plan de retiro de 2.600 vehículos más antiguos de la locomoción colectiva de Santiago, mediante la aprobación y posterior puesta en marcha de la Ley Nº 19.040, que autorizó la adquisición por el Fisco de los vehículos afectados por la medida de retiro.
- Se inició la operación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, reglamentado por DS 72/91, que permite conocer las características de los diversos tipos de servicios de transporte de pasajeros, tanto urbanos como rurales e interurbanos, y de los vehículos con que se prestan dichos servicios. En consecuencia, facilita el control de la calidad del servicio y del cumplimiento de las normas que los afectan.
- Se dictó el Reglamento de Vehículos Tipo (DS 122/91), que fija requisitos de dimensiones y funcionales a los vehículos de locomoción colectiva urbana que se incorporen al parque vehicular a contar del 1º de mayo de 1992, a fin de evitar que vehículos cuyas características no son adecuadas, tanto desde el punto de vista de la comodidad como de la seguridad, ofrezcan servicios de transporte.
- Se dictó el reglamento de obsolescencia técnica de vehículos (DS 224/91). Se envió al Congreso Nacional el proyecto de ley de tarificación de vías urbanas afectadas por la congestión vehicular (Mensaje Nº 55-322).
- Promulgación del Decreto 211/91, que establece normas de emisión para vehículos particulares nuevos a partir de septiembre de 1992, para las Regiones Metropolitana, V y VI. Tales vehículos deberán venir provistos de convertidores catalíticos y utilizarán combustible sin plomo, para lo cual los distribuidores de combustible están adecuando sus instalaciones.
- Se inició el proceso de licitación de plantas revisoras de vehículos motorizados y sus remolques y semirremolques en las Regiones I, II, III, V, VI, VIII, IX y XII, con el objeto de mejorar la eficacia y transparencia del proceso de revisión técnica. Se adjudicó nuevas plantas en las Regiones I, II, III y VIII.
- Elaboración de un anteproyecto de ley para la creación de una superintendencia de transporte, entidad que se encargará de la fiscalización del cumplimiento de las normas que regulan la operación de los servicios de transporte. Durante 1992 se enviará al Congreso para su discusión.
- Aprobación de la Ley Nº 19.071, que corrige las deficiencias en el proceso de inscripción de vehículos motorizados en el Registro Civil y define los vehículos «hechizos».
- Elaboración de un proyecto de ley que introduce numerosas modificaciones a la Ley de Tránsito, a fin de compatibilizarla con la nueva política de transporte urbano en marcha. Se enviará a mediados de 1992 al Congreso.

(2) Para el caso de la Región Metropolitana, en especial para el área del Gran Santiago, se adoptó medidas específicas cuyo principal objetivo es reducir los graves niveles de congestión y de contaminación que la afectan. Las acciones más importantes han sido las siguientes:

- Avance en la formulación del Plan Director de Transporte para Santiago, orientado al desarrollo integral de la red de transporte público y sus diferentes modos y tecnologías (vialidad urbana, corredores exclusivos para buses y trolebuses, ferrocarril urbano y suburbano, línea 5 del Metro), en estrecha vinculación con el Programa de Intervenciones Urbanas del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Esta actividad involucra iniciativas de otros ministerios y es coordinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de su Departamento de Transporte Urbano y de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (Sectra).

- Se constituyó el Comité de Ministros de la Línea 5 del Metro, presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para la toma de decisiones y coordinación de la puesta en marcha y desarrollo de dicho proyecto. El Ministerio participó en la elaboración de los estudios técnicos pertinentes para la decisión sobre la construcción de la línea 5.
- Se dictó reglamento que restringe la circulación, en el centro de Santiago, de vehículos antiguos (DS 145/91). Se dictó el DS No. 149/91, modificatorio del DS N° 69/89, que fija calendario de aplicación gradual de normas de emisión más restrictivas a los buses y taxibuses diesel que operen en Santiago.
- Se llamó a licitación (en dos oportunidades, julio y diciembre) para la entrega en concesión del uso de las vías céntricas a servicios de transporte público.
- Se apoyó la elaboración del proyecto y la materialización de la línea de trolebuses Independencia -Centro, inaugurada el 24 de diciembre pasado.
- Se elaboró el proyecto SCAT para establecer un sistema de control automatizado del tránsito de Santiago (automatización de semáforos). Se llamó a licitación pública para la provisión de equipos y construcción del sistema.

b. Transporte terrestre interurbano

(1) Transporte ferroviario

- Plan de rehabilitación y modernización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El 5 de junio de 1991 se envió al Congreso Nacional, para su tramitación, el proyecto de ley que modifica el DDL No. 94/60, Ley de Administración de la Empresa, el cual introduce normas legales complementarias y aprueba transferencia de fondos a EFE. El proyecto se encuentra en las etapas finales de su tramitación en el Congreso.

La larga tramitación de la ley ha retrasado el desarrollo del plan de rehabilitación y modernización de EFE, no obstante lo cual se ha avanzado en los estudios para la recuperación de material rodante y vías, contando con asistencia técnica extranjera, en especial francesa, en el marco de la cooperación internacional.

(2) Transporte interurbano por carretera

- Sistema de Información del Transporte Interurbano e Internacional. Se licitó el estudio

Desarrollo de un Sistema de Información del Transporte Interurbano e Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera. Su objetivo central es sistematizar los mecanismos y procedimientos de levantamiento y almacenamiento de información del transporte terrestre carretero, a fin de proveer antecedentes oportunos y confiables a los agentes públicos y privados que los requieran.

- Control de pesos por eje. El proyecto de ley que modifica el DS No. 294/84 (MOP) y la Ley No. 18.290, Ley de Tránsito, extendiendo la responsabilidad al propietario del vehículo y al dueño de la carga e incluyendo las sanciones correspondientes en la Ley de Tránsito, se encuentra en los trámites finales de aprobación en la Cámara de Diputados después de haber sido aprobado por el Senado.
- Estudio de tarificación por el uso de las vías. En el último trimestre de 1991 se licitó y adjudicó la realización del estudio, cuyo objetivo es establecer mecanismos económicos, razonables y técnicamente factibles que sustentados en antecedentes objetivos propendan a corregir las imperfecciones del mercado de transporte interurbano, de modo de lograr una eficiente asignación de los recursos sectoriales y una participación modal de la demanda que refleje las ventajas inherentes a cada modo.
- Prohibición de importación de partes y piezas usadas. Creación de entidades de homologación. Actualmente se encuentra en trámite legislativo una iniciativa que, además de prohibir la importación de partes y piezas usadas, crea las entidades de homologación de vehículos, así como de sus componentes.
- Guía-Factura-Pagaré. Se pretende perfeccionar los instrumentos de cobro de los servicios de carga, mejorando las relaciones comerciales entre los generadores de carga, los transportistas y los receptores. Actualmente se está tramitando la realización de un estudio, a través de un consultor externo, para definir el modelo óptimo.
- Modificaciones al registro de infracciones de los conductores en el Registro de Conductor. Está en su fase final la preparación de un proyecto de ley que permitirá eliminar las infracciones gravísimas después de cinco años y las graves después de dos años, de la hoja de vida del conductor.
- Constitución de comisión conjunta con confederaciones del transporte. Desde 1991 funciona una comisión conjunta constituida por representantes del sector transporte de carga terrestre por carretera. Se ha analizado y buscado soluciones a problemas como control de evasión del impuesto específico al combustible, endeudamiento del sector, normativa técnica, guía-factura-pagaré, relaciones con ferrocarriles, etc.
- Modificación de normas técnicas aplicadas al transporte de carga por carretera. En conjunto con el gremio se analizó mejoras a las normas técnicas vigentes sobre el transporte de productos forestales, dando cumplimiento, a través del DS No.94/91, a una antigua aspiración del gremio, así como a disposiciones referentes a las características técnicas de los camiones (largo y alto).

c. Transporte internacional

- Se participó en la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, realizada en Lima, Perú, en noviembre de 1991. En esa oportunidad se participó también en la Primera Reunión de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.
- Con el propósito de resolver problemas en los tráficós internacionales terrestres y

facilitar el transporte de carga y de pasajeros, se efectuó las siguientes reuniones bilaterales con autoridades de transporte internacional: con Paraguay (junio 1991) y con Brasil (agosto 1991). Con Argentina se participó en reuniones de facilitación de pasos fronterizos (Mendoza, junio 1991), y para la firma del Acuerdo de Complementación Económica (Buenos Aires, julio 1991).

- En octubre de 1991 se promulgó en Chile el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur, que sustituyó al Convenio de Mar del Plata de 1977 y que tiende a facilitar el transporte terrestre en la región.
- Con el objeto de controlar el cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia de transporte internacional, el Ministerio tiene previsto implantar un sistema de control en frontera. Actualmente se está realizando un plan piloto en el Complejo Los Libertadores, desde comienzos de marzo de 1992, el que se encuentra en evaluación.
- En cumplimiento de un mandato de los Organismos de Aplicación del Convenio antes citado, se está elaborando un sistema de aplicación de sanciones por infracción a las normas que rigen el transporte terrestre internacional, de común aplicación en los países de la región.
- Se llamó a concurso de antecedentes para la operación de aumento de frecuencias en los siguientes servicios:
 - * Santiago-Valparaíso-Viña del Mar/Mendoza
 - * Concepción Temuco/Zapala-Neuquén
 - * Osorno-Punta Arenas, en tránsito por territorio argentino
 - * Puerto Montt-Osorno/San Carlos de Bariloche
 - * Punta Arenas/Río Gallegos

También se ofreció, mediante concurso de antecedentes, 150 cupos (asientos) adicionales en el servicio colectivo entre Arica y Tacna y se autorizó 27 cupos más en el servicio diferencial de automóviles en el tráfico Santiago-Valparaíso-Viña del Mar/Mendoza .

d. Aspectos generales del transporte terrestre

- Programa de seguridad vial. Se elaboró los términos de referencia del estudio Análisis de Seguridad Vial, que comenzará a ejecutarse durante el segundo semestre de este año, con financiamiento del Banco Mundial.
- Licencia de conductor profesional. Se concluyó la fase de elaboración de un proyecto de ley al respecto, la que contó con la participación de las organizaciones más representativas del sector laboral.
- Temas laborales. Se estableció una comisión conjunta con representantes del sector laboral. Dentro de su pauta de trabajo se ha avanzado en temas como la duración máxima de la jornada laboral, tiempo máximo de conducción, sistemas de contrato, duración de los descansos, etc. Cabe señalar que la decisión final sobre estas materias corresponde a otros ministerios.
- Empresarización. La política del Ministerio ha estado orientada a fomentar la formación de empresas, como una manera de mejorar la calidad de los servicios y las condiciones financieras de los operadores. Se ha logrado un importante avance en la preparación de programas de apoyo y asistencia técnica al sector. Se prevé que a mediados de 1992 se iniciará un programa de asistencia técnica subsidiado por el

Estado, destinado al sector transporte de pasajeros, en el marco del programa PYME.

2. Subsector Transporte Marítimo y Puertos

a. Transporte marítimo

- Sistema de información del transporte marítimo. Este sistema constituye una parte del sistema de información del transporte, que está desarrollando el Ministerio. Se pretende generar información global sobre cargas y fletes para cada modo de transporte. En esta perspectiva, se ha efectuado gestiones tendientes a obtener regularmente información complementaria a la generada por el Servicio Nacional de Aduanas, principal fuente del sistema de información de transporte, logrando conseguir de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante antecedentes sobre el cabotaje e información de validación para el transporte internacional. Además, de las compañías navieras nacionales se ha obtenido información relativa a las naves manejadas por ellas y que no son de su propiedad. A partir de esto, se espera continuar con las fases finales del desarrollo y la implantación de un sistema de información decargas y fletes marítimos.
- Simplificación de trámites relacionados con el despacho de transbordadores. La comisión constituida al efecto ha logrado los siguientes acuerdos:
 - * Hacer extensivos al cabotaje mayor los logros obtenidos para los transbordadores.
 - * Tomar las medidas que sean necesarias para eliminar las distorsiones que afectan directa o indirectamente al cabotaje, a fin de que esta modalidad de transporte pueda aprovechar sus ventajas comparativas. Ello significa actualizar la reglamentación de Aduanas, Emporchi y Directemar, orientando los esfuerzos a asimilar el cabotaje al transporte carretero, dejando de darle un tratamiento similar al del comercio exterior.
- Nuevo sistema de análisis y concesión de subsidios al transporte marítimo. Durante 1991 finalizó el estudio que se encargó para establecer una metodología objetiva y transparente para la evaluación y concesión de subsidios al transporte marítimo. Este ha servido de base para:
 - * Licitación del servicio Puerto Montt - Puerto Natales, por cinco años, que se adjudicó en octubre de 1991 con un monto inicial de subsidio que es un 40 por ciento inferior al contemplado en el anterior contrato de largo plazo.
 - * Licitación del servicio litoral norte - XI Región, convocada en marzo de 1992. A la vez, se ha generado antecedentes para incorporar otros servicios subsidiados al sistema, durante 1992 y 1993.

b. Transporte marítimo internacional

Se efectuó diversas reuniones bilaterales con los países que se indican, lográndose diversos acuerdos que se señalan a continuación:

- Con Ecuador, en septiembre de 1991, se acordó la suspensión definitiva del sellado que afectaba a la carga general en naves chilenas, en el tráfico costa Pacífico de

Canadá-Estados Unidos a puertos de Ecuador, lo que permitirá a las navieras chilenas prestar un servicio regular más eficiente y oportuno para el usuario.

- Con Venezuela, en noviembre de 1991, se acordó, en el marco de las negociaciones del acuerdo de complementación económica, el libre acceso a los buques de bandera de ambos países a las cargas, reservadas o no, de su comercio exterior, en condiciones de reciprocidad y también a aquéllas que se reputen de bandera nacional, conforme a sus respectivas legislaciones. Esto es aplicable en el comercio marítimo bilateral y desde o hacia terceros países.
- Con Colombia, ha quedado totalmente desregulado el transporte marítimo entre ambos países y también hacia y desde terceros países, debido a la reciente derogación de la reserva de carga colombiana.
- Con Perú, a fines de 1991, se liberalizó totalmente el tráfico bilateral y desde y hacia terceros países, lográndose así una participación total para las naves chilenas en el intercambio comercial del vecino país.
- Similar actitud adoptó el gobierno argentino, al abrirse para las naves chilenas todas las cargas de su comercio exterior. En consecuencia, Chile derogó las medidas de exclusión a las naves de bandera argentina o arrendadas y operadas por navieros argentinos, para traer carga general de importación a Chile desde terceros países.
- Con Malasia se acordó que ambos países continuarían los contactos a fin de perfeccionar un Memorándum de Entendimiento, antes que un convenio formal de gobierno a gobierno, dado que ambos países abogan por políticas abiertas.
- Convenios sobre doble tributación. Se ha solicitado, a los organismos de gobierno pertinentes, el pronto despacho de los acuerdos sobre exención de doble tributación suscritos, con el objeto de solucionar el impuesto a los fletes que está afectando a las naves chilenas, sin perjuicio de arbitrar otros procedimientos tendientes a dicho objetivo.

c. Puertos

- Ley General de Puertos. Un grupo de trabajo interministerial ad hoc preparó un documento que define las bases de política sobre el papel del Estado y del sector privado en el desarrollo y gestión de puertos, que constituye el principal fundamento de la futura ley. Tras un primer análisis de él por parte de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, se sometió a un proceso de consulta a los principales sectores interesados en la actividad portuaria, el que terminó en marzo de 1992. Las observaciones correspondientes están siendo analizadas.
- Sistema tarifario portuario. En marzo de 1992 se llamó a la licitación del estudio del sistema, que será financiado mediante un crédito del Banco Mundial. Está previsto que el estudio finalice en enero de 1993.

3. Subsector Transporte Aéreo

Durante 1991 el tráfico aéreo internacional de pasajeros experimentó un crecimiento notable. El tráfico internacional de carga también tuvo un aumento significativo, aunque menos importante que el de pasajeros. El tráfico aéreo doméstico, en cambio, si bien creció, lo hizo en forma más modesta.

Tráfico aéreo 1990-1991
(cantidades en millones)

| TRAFICO | 1990 | 1991 | Variación % |
|----------------------|---------|---------|-------------|
| Doméstico | | | |
| Pasajeros-kilómetro | 878,7 | 915,6 | + 4,2 |
| Toneladas-kilómetro | 15,8 | 16,0 | + 1,3 |
| Internacional | | | |
| Pasajeros-kilómetro | 4.778,3 | 5.479,5 | + 14,7 |
| Empresas chilenas | 1.699,8 | 1.745,0 | + 2,7 |
| Empresas extranjeras | 3.078,5 | 3.734,5 | + 21,3 |
| Toneladas-kilómetro | 627,0 | 672,0 | + 7,2 |
| Empresas chilenas | 355,7 | 382,3 | + 7,5 |
| Empresas extranjeras | 271,3 | 289,7 | + 6,8 |

Con miras a mantener el alto nivel de eficiencia alcanzado por la aviación comercial nacional, se ha realizado las actividades que se describen a continuación.

a. Ley de Aviación Comercial

Se elaboró un proyecto de nueva Ley de Aviación Comercial, a fin de adecuar la legislación vigente a las actuales circunstancias del transporte aéreo. El proyecto mantiene la política de cielos abiertos, libre competencia, principio de reciprocidad y libertad de tarifas, pero entrega atribuciones adicionales a la Junta de Aeronáutica Civil para restringir ciertos tráfico de líneas aéreas extranjeras cuando los derechos que sus países ofrecen no son utilizables por las empresas de nuestro país por restricciones en países intermedios. Otra innovación del proyecto es que se define empresa aérea chilena como aquella controlada por chilenos. El proyecto fue enviado a las empresas nacionales para que formulen sus observaciones.

b. Subsidios al transporte aéreo

Se ha continuado subsidiando servicios aéreos en la X y XI Regiones, a fin de garantizar las conexiones aéreas entre diferentes localidades aisladas. Durante 1991 se asignaron \$ 11 millones para la X Región y \$ 18,1 millones para la XI Región.

c. Ley sobre Tasas y Derechos Aeronáuticos y Ley sobre Clasificación de Aeródromos y Aeropuertos

Estas iniciativas no han continuado su tramitación, a objeto de permitir su reestudio.

d. Aspectos internacionales

Se realizó reuniones bilaterales con autoridades aeronáuticas de los países que se indican:

- Con Uruguay, en abril de 1991, se negoció la ampliación de los servicios aéreos de las

empresas chilenas y uruguayas, lo que significó la entrada de Ladeco en Uruguay.

- Con Francia, en mayo y noviembre de 1991, se realizó negociaciones que permitieron a Chile obtener derechos de tráfico desde Papeete a Nueva Zelandia y Australia, con lo que quedó abierta para las empresas chilenas la ruta del Pacífico Sur, sujeta a la aprobación de Australia en el último tramo.
- Con la ex URSS, Estados Unidos, Argentina, Venezuela y Colombia se efectuó reuniones con el objeto de avanzar en el proceso de eliminación de restricciones a los respectivos tráficos de pasajeros y de carga.
- Con Malasia, en octubre de 1991, se firmó un acuerdo que permitirá a las empresas de ambos países operar la ruta bilateral.
- Convenio Chile-Nueva Zelandia. En noviembre de 1991 se realizó en Wellington una negociación entre las autoridades aeronáuticas de ambos países, que concluyó con la rubricación de un convenio sobre transporte aéreo, que permitirá a las empresas aéreas nacionales operar a ese país con amplios derechos de tráfico.

Se realizó también las siguientes reuniones multilaterales:

- * La Junta de Aeronáutica Civil participó en dos reuniones del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC (en México en abril de 1991 y en Santa Cruz de la Sierra en agosto de 1991), y en dos reuniones del Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, de ese organismo, (en Asunción en mayo de 1991 y Santa Cruz de la Sierra, en agosto de 1991). En estas dos últimas reuniones la representación de Chile hizo gravitar una proposición de apertura de rutas y formación de un mercado común de transporte aéreo en América Latina.
- * En cuanto a la probable inclusión del transporte aéreo en la Ronda Uruguay del GATT, Chile presentó por escrito una proposición de libre mercado para ciertas áreas del transporte aéreo, como servicios de tierra, servicios de mantenimiento, arriendo de aeronaves y sistemas de reserva. La presentación la efectuó el Ministerio de Hacienda en enero de 1992.

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes

En el área urbana se efectuó las siguientes tareas:

- Se dio inicio a un programa de estudios orientado al análisis y evaluación de alternativas de desarrollo del sistema de transporte urbano del Gran Santiago para el mediano y largo plazo. Esta tarea se realizará utilizando el conjunto de modelos computacionales desarrollados en el ámbito del estudio Etraus.
- Se ha continuado desarrollando y perfeccionando el conjunto de modelos computacionales que configuran Etraus, lo cual es tarea permanente de la Comisión.
- Se efectuó la encuesta origen-destino de viajes del Gran Santiago, cuyo procesamiento finalizará durante el segundo semestre del presente año.
- Se inició el desarrollo del estudio denominado Construcción de Planes Estratégicos de Desarrollo del Sistema de Transporte Urbano del Gran Valparaíso, que tiene como objetivo proveer las herramientas técnicas y computacionales destinadas a la evalua-

ción de alternativas de desarrollo de ese sistema, para el mediano y largo plazo. Este estudio derivará posteriormente en un programa de acción similar al desarrollado en Estras a la fecha.

- Se formuló el Plan de Obras de Infraestructura de la Zona Sur de la ciudad de Santiago, que contempla, además de la línea 5 del Metro, los siguientes proyectos: Santa Rosa, Isabel Riquelme, Las Industrias, Vicuña Mackenna (vía exclusiva de transporte público) y el par Lira-Carmen. Este plan de obras se encuentra parcialmente en estado de ejecución.
- Se formuló un tercer programa de inversión en infraestructura vial urbana, como continuación del programa actualmente en desarrollo (BID-559). Este tercer programa debería dar origen a un nuevo crédito BID, sobre cual ya existen conversaciones previas a objeto de iniciar obras a mediados de 1993. Este programa contempla inversiones por 150 millones de dólares aproximadamente.
- Realización de diversos estudios de preinversión de infraestructura de transporte en Santiago y regiones.
- Se finalizó el análisis y la evaluación económica para la construcción de la línea 5 del Metro de Santiago.

En el área interurbana se realizó las tareas siguientes:

- Participación en el proceso de selección y desarrollo del proyecto de nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.
- Asesoría técnica a la Iata en el estudio de proyección de demanda del aeropuerto Merino Benítez. Labor de contraparte en proyectos de infraestructura de transporte aéreo, tales como mejoramientos del terminal de carga del aeropuerto Merino Benítez, del aeropuerto Mataverí de Isla de Pascua y del aeródromo Guardiamarina Zañartu de Puerto Williams.
- Elaboración de las bases para una política de participación del sector privado en la provisión de infraestructura portuaria.
- Coordinación de la Comisión Técnica Interministerial del proyecto de construcción de un nuevo puerto comercial en Punta Arenas.
- Labor de contraparte técnica en el estudio del puerto de Corral. Participación en las comisiones interministeriales para el programa de rehabilitación portuaria de los puertos de la V y VIII Regiones y coordinación y asesoría en el estudio de impacto ambiental asociado a dicho programa.
- Coordinación del subcomité de infraestructura portuaria y de acceso a puertos, de la instancia de consulta sobre comercio exterior entre el sector público y privado, creada por el Ministerio de Economía.
- Labor de contraparte en estudio del Plan de Inversiones en Caminos Forestales, en elaboración. Se inició el desarrollo del estudio de aplicación del modelo de simulación de tráfico Trarr en el sector Chillán-Bulnes de la Ruta 5 y en la avenida Gran Bretaña de Concepción, contemplando análisis de pistas de adelantamiento y de doble calzada.

2. Empresa Portuaria de Chile

a. *Movimiento de cargas*

El tonelaje movilizado por Emporchi durante 1991 ascendió a 14,8 millones de toneladas, lo que representa un aumento de 8,8 por ciento en relación con el volumen movilizado en 1990, que fue de 13,6 millones de toneladas. Cabe destacar que Valparaíso superó por primera vez la barrera de los 4 millones de toneladas, mereciendo citarse también los casos de Puerto Montt, que con un aumento de 27,1 por ciento se aproximó al millón de toneladas movilizadas, y el de Arica, que alcanzó la cifra de 861 mil toneladas con un incremento de 24,6 por ciento.

b. *Aspectos financieros*

Los ingresos de explotación de la empresa crecieron en 15,4 por ciento (de \$ 21.133 millones en 1990 a \$ 24.390 millones en 1991). La aplicación de las nuevas tarifas de uso de muelle con cargo a la nave, el ajuste tarifario para los servicios de la carga boliviana y la readecuación tarifaria en el puerto de Valparaíso para los primeros cinco días de permanencia, explican la mayor parte del aumento de los ingresos. La utilidad del ejercicio aumentó de \$ 4.939 millones en 1990 a \$ 5.743 millones en 1991, lo que representa un mejoramiento de 16,3 por ciento. La transferencia al Fisco aumentó de \$ 5.300 millones en 1990 a \$ 6.000 en 1991.

c. *Otros aspectos operacionales*

Se encuentran en ejecución las obras de reparación del muelle No. 1 de Puerto Chacabuco, que contemplan la construcción de un muelle de atraque de 70 metros, con profundidad de 10 metros y 6.300 m² de explanadas pavimentadas. También se efectuó dragado en Valparaíso, San Antonio y Punta Arenas para recuperar profundidades de diseño disminuidas por embancamiento.

d. *Aspectos internacionales*

Organizada por Emporchi y Puertos Mexicanos, se efectuó en Viña del Mar la I Reunión Portuaria Latinoamericana, los días 23 a 25 de febrero de 1992, con asistencia de las autoridades portuarias de doce países latinoamericanos. Asistieron además, como observadores, representantes de República Dominicana, Canadá, Estados Unidos, Cepal y Banco Mundial.

B. SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES

NIVEL CENTRAL

La principal labor de la Subsecretaría de Telecomunicaciones ha sido, en este período, la de materializar en su área específica de acción las bases para una política de telecomunicaciones.

Ello significa mantener e incentivar un alto índice de inversión en el sector; procurar otorgar las facilidades necesarias para que nuevas empresas, nacionales o extranjeras, se instalen en el país como operadoras de telecomunicaciones. Se ha implementado reformas en la legislación vigente que permitan y regulen el actuar de ellas, y se ha efectuado una gran tarea de fiscalización para mantener la igualdad de oportunidades para el desarrollo de las empresas, como también una efectiva defensa de los intereses de las personas usuarias de los servicios de telecomunicaciones en general. Ha existido una especial preocupación por el fortalecimiento institucional de la gestión del Estado frente a las empresas operadoras del sector, la que se ha materializado en el pre-estudio de un proyecto de creación de la Superintendencia de Telecomunicaciones que permita realizar la labor de administración del Sector en igualdad de condiciones. En consecuencia, con las políticas del Gobierno, se ha elaborado y ejecutado los proyectos y metas que a continuación se señalan.

1. Política de Telecomunicaciones

Se han definido cuatro principios dentro de los cuales se debe enmarcar su actuar específico. Dichos principios son:

- La universalidad de los servicios de telecomunicaciones.
- La integridad de las redes de sistemas de telecomunicaciones.
- El autofinanciamiento del sector. La defensa del usuario.

2. Ley General de Telecomunicaciones

Se elaboró un proyecto de ley para regular en mejor forma las sanciones que se aplican a los infractores de las disposiciones de telecomunicaciones, lo que se materializó en la Ley N° 19.019. Otro proyecto de ley que se envió al Congreso, se refiere principalmente a la radiodifusión, pero tiene incidencia aquí en cuanto define la naturaleza jurídica del espectro radioeléctrico y, sobre todo, define la naturaleza jurídica de las concesiones de servicios de telecomunicaciones. Este proyecto de ley se encuentra en el Senado, en segundo trámite legislativo.

Además, se ha terminado de elaborar un nuevo proyecto de ley que se refiere especialmente a los servicios públicos, en el cual se refleja en mayor medida la adopción de las políticas que el Gobierno ha considerado para las telecomunicaciones. Se espera que sus disposiciones, una vez sancionadas por el Congreso, puedan corregir las graves distorsiones que hoy se observan en el sector, privilegiando la competencia entre las empresas donde ello es posible, y entregando al Estado un rol de supervisor técnico y económico del que adolece.

3. Concesiones públicas

La Subsecretaría de Telecomunicaciones se ha ocupado de otorgar mayor importancia al rol regulador de su gestión, y para ello ejecutó las siguientes acciones:

- Otorgó concesiones de telefonía celular que hoy cubren desde La Serena hasta Puerto Montt, solucionando problemas de aislamiento que existían en nuestro país.
- Otorgó dos concesiones para que, además del Centro de Conmutación Internacional ya existente, pudieran funcionar dos más, abriendo de esta manera el mercado de la

larga distancia a la competencia. Se espera que una vez que entre en operación estos centros, se produzca una rebaja sustantiva en las tarifas a los usuarios.

- Se otorgó concesiones cuyo medio de transmisión es la fibra óptica, con lo cual nuestro país ha quedado en cuanto a redes de transmisión, al mejor nivel de adelanto tecnológico, con capacidad para prestar servicios a usuarios nacionales y foráneos, y de conectarse a redes mundiales de este mismo sistema. Eventualmente, por el uso de mejor tecnología, podría también producirse una rebaja en las tarifas para los usuarios.

4. Tarificación

De acuerdo a la actual Ley General de Telecomunicaciones, corresponde efectuar la fijación de tarifas para aquellos servicios de carácter monopólico que en general, abarcan a la telefonía básica o local y, en algunos aspectos, a la de larga distancia.

Sin perjuicio de las modificaciones que se proponen en el proyecto de ley que próximamente ingresará al Congreso, se ha efectuado, durante 1991 estudios que han permitido catastrar la situación general que existe sobre este particular. Además, se ha efectuado mediciones de calidad de servicio y de tráfico, así como estudios econométricos que permitirán efectuar un proceso más transparente y producir una rebaja importante del precio de los servicios de telecomunicaciones, sin deteriorar las legítimas utilidades de las empresas. Ello debe ser un efecto, además, de la aplicación de las políticas macroeconómicas del Gobierno que han permitido que a fines de 1991, con la rebaja de la inflación, se haya producido una disminución de las tarifas por la sólo aplicación de los índices de indexación, lo que también influye en el índice de precios al consumidor, por ser estas tarifas uno de sus componentes.

5. Acciones sociales

Especial preocupación de la Subsecretaría de Telecomunicaciones ha sido la búsqueda de soluciones a los problemas de comunicaciones que afectan a las comunidades socialmente deprimidas. Su compromiso es encontrar la forma de satisfacer las necesidades de las personas de más escasos recursos. En este contexto, se ha realizado lo siguiente:

- El área marginal de la comuna de Las Condes ha sido favorecida con la instalación en el Cerro 18 de un centro de servicio telefónico, dotado también de servicio de fax y de encargo.
- La telefonía rural es uno de los grandes déficit del sector telecomunicaciones. Por ello, en la XI Región, el Gobierno licitó un proyecto por valor de 120 millones de pesos que, una vez ejecutado, solucionará las comunicaciones de once localidades de la cuenca del Lago General Carrera que tienen serios problemas de aislamiento.
- En la III Región, el Gobierno financió un proyecto de comunicaciones rurales vía radio, que beneficia a 27 localidades agrícolas. La Subsecretaría de Telecomunicaciones ha colaborado activamente con los organismos policiales para que puedan operar de manera eficiente y oportuna en resguardo de la seguridad ciudadana.

Siendo la seguridad pública una de las prioridades que el Gobierno ha establecido, la Subsecretaría de Telecomunicaciones, para cumplir con este objetivo, ha colaborado activamente con los organismos policiales otorgando las concesiones técnicas que permiten a sus servicios de comunicaciones operar de manera eficiente y oportuna.

6. Acciones administrativas

- En 1991 se creó una red computacional de control documentario, que permite controlar cada uno de los trámites que se efectúan. Para ello se diseñó un sistema con software adecuado, implementado en un equipamiento mínimo para su funcionamiento.
- Para mejorar la función de fiscalización de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, se instaló dos Estaciones de Monitoreo Automático, las cuales tienen por finalidad administrar y controlar el uso del Espectro Radioeléctrico. Beneficiadas en esta etapa, como parte de un plan nacional en esta materia, fueron las Regiones Metropolitana y la Quinta. Los beneficios de este proyecto inciden directamente en la confiabilidad de la utilización del espectro radioeléctrico, en las zonas donde se ejerce esta función. Por otra parte, permite racionalizar proyectos y planificar con mayor eficacia las concesiones de nuevos servicios que utilizan este recurso natural.
- Se efectuó un estudio técnico de factibilidad de nuevas asignaciones de frecuencias de Radiodifusión Sonora, en la banda de frecuencia modulada (FM), correspondiente a la zona de la Región Metropolitana.
- Debido a la proliferación de radios de baja cobertura y emisiones ilegales a nivel nacional, la Subsecretaría debió invertir gran cantidad de recursos humanos y económicos en labores de monitoreo en terreno. Además, de ello, realizó trabajos en conjunto con Carabineros
- Se formalizó cuatro convenios de ayuda tecnológica con universidades del país, como parte de un plan nacional para reforzar la función de fiscalización en las regiones en una próxima etapa y la integración de la Subsecretaría de Telecomunicaciones con las áreas de telecomunicaciones de esas Universidades.

7. Aspectos internacionales

En septiembre de 1991, Chile asumió la Presidencia del Comité Directivo de la Conferencia Interamericana de Telecomunicaciones, Citel, por cuatro años. El objetivo de esta Conferencia es detectar y estimular todas las actividades que garanticen la existencia de condiciones favorables apropiadas para el desarrollo de las telecomunicaciones regionales, para entregar apoyo a los procesos económicos, sociales y de integración de la Región Americana y Caribeña. Se ha firmado acuerdos con los Gobiernos de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador y Uruguay, cuyo objetivo es el intercambio de experiencias de gestión entre las administraciones de telecomunicaciones y entre empresas operadoras. La función integradora de las telecomunicaciones fue difundida en los siguientes eventos internacionales:

Reunión anual de la Unión de Radiocomunicaciones de Latinoamérica y el Caribe, ULCRA.
En la Conferencia para el Eslabón Emergente del Departamento de Comercio de EE.UU.
Consejo de Telecomunicaciones del Pacífico, PTC.

ENTIDADES DEPENDIENTES

Empresa de Correos de Chile

- La Empresa de Correos de Chile lleva adelante mediante el Proyecto de informatización de Agencia, que obliga una inversión total de MM\$ 1.200, y es decisivo en la modernización de la Empresa, además de incidir en un mejoramiento en la calidad de los servicios y atención de los clientes.
- En materia de remuneraciones, el incremento real entre octubre de 1990 y octubre de 1991 fue de un 15,6 por ciento como promedio ponderado.
- El plan de capacitación de la Empresa involucró una inversión un 55 por ciento superior a la del año anterior, y su énfasis se centró principalmente en la operación postal, informática y aspectos comerciales, relaciones humanas y gestión de empresas.

II. METAS MINISTERIALES

1. Subsecretaría de Transportes

Se programó llevar a cabo durante 1992 las siguientes actividades:

(1) Elaboración del proyecto de Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en lo que concierne a la Subsecretaría de Transportes, a fin de establecer la estructura orgánica de la Subsecretaría, sus funciones y atribuciones y su planta de personal.

A este respecto deberá considerarse funciones propias de la Subsecretaría que, por ausencia de ley orgánica desde la creación del Ministerio, se encuentran dispersas en diversas entidades del Estado.

(2) Aplicación del Plan de Rehabilitación y Modernización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a objeto de flexibilizar su gestión y mejorar su situación económica y financiera, mediante una explotación comercial eficiente.

El proyecto de ley que se elaboró para estos efectos y que se encuentra en trámite legislativo en el Congreso, permite la venta del 51 por ciento de los servicios de carga al sector privado, la creación de empresas inmobiliarias con participación privada para la explotación de los bienes inmuebles de la empresa y la realización de actividades ferroviarias a través de sociedades mixtas, concesiones o contratos con terceros. Además, autoriza a la empresa a emitir bonos para el financiamiento de su plan de inversiones y al Gobierno para otorgar su garantía a estos bonos y a otros créditos que se requieren para este mismo propósito. Por otra parte, modifica la estructura directiva de la empresa y su organización productiva, dividiendo las áreas de operación en tres estructuras, a saber, infraestructura y pasajeros de larga distancia, transporte suburbano de pasajeros (Sociedad EFE-Metro S.A.) y transporte de carga (Sociedades mixtas EFE-Privados).

(3) Programa de recuperación de la infraestructura y equipos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Este programa se enmarca en el Plan de Rehabilitación y Modernización de EFE y será financiado con un préstamo del Gobierno del Japón, ascendiente a un máximo de 6.412 millones de yens (aproximadamente 50 millones de dólares).

(4) Desarrollo del Plan Director de Transporte de Santiago, incluyendo la formulación de

proyectos de infraestructura vial, especialmente vías exclusivas para el transporte público, en el marco de dicho Plan. Esta actividad compromete recursos e iniciativas de otros Ministerios y la responsabilidad en la coordinación del desarrollo de esta actividad corresponde a Sectra, en el ámbito de la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana.

(5) Regulación del uso del automóvil en vías congestionadas, mediante la aplicación de mecanismos de tarificación vial. Para cumplir lo señalado se ha enviado el respectivo proyecto de ley al Congreso. Paralelamente se desarrolló tecnologías de transporte no contaminante, que representan alternativas de alto estándar para la utilización del automóvil (trolebuses y otros).

(6) Adjudicación de líneas de transporte público mediante el régimen de concesión de líneas de transporte público de pasajeros en el área céntrica de la ciudad de Santiago. El objetivo es racionalizar y ordenar el funcionamiento de este servicio. Se contempla, además, realizar esta tarea en otras vías de la ciudad de Santiago y en las ciudades de Valparaíso y Concepción.

(7) Coordinación de la puesta en marcha y del desarrollo del proyecto de construcción de la línea 5 del Metro. El Comité de Ministros, que preside el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, coordinará la puesta en marcha y el desarrollo del proyecto. Representantes del Ministerio formarán parte de un Grupo de Trabajo que se encargará del análisis técnico y administrativo de los diversos tópicos relacionados con el proyecto, incluida la elaboración de las bases de precalificación de proveedores para la adquisición del material rodante.

(8) Puesta en marcha del Sistema de Control Centralizado de Semáforos para Santiago. Se pondrá en marcha un sistema de control centralizado de semáforos para Santiago, que permitirá optimizar la operación de los flujos vehiculares en la ciudad y mejorar las condiciones de seguridad a los usuarios a través de la utilización de técnicas modernas de control de áreas de tráfico.

(9) Elaboración del DS que reglamente las entidades de homologación de vehículos, para poner en práctica la modificación de la ley que prohíbe la importación de piezas y partes usadas. Lo anterior se refiere a la modificación del artículo 21o. de la Ley 18.483, actualmente en trámite en el Congreso, que prohíbe la importación de partes y piezas usadas y crea los certificados de homologación para los vehículos, sus componentes nuevos y para los reacondicionados, así como para los vehículos nuevos con convertidor catalítico. Estos certificados serán de uso obligatorio para la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados y para las modificaciones de sus datos identificatorios.

(10) Formulación de una política nacional de terminales rodoviarios de pasajeros y de carga, incorporando elementos de planificación estratégica de transporte e infraestructura, así como elementos de impacto y desarrollo urbano. Aplicación de la política para resolver el problema de terminales rodoviarios en la ciudad de Santiago. Para ello se contempla desarrollar un estudio a través de la Sectra, el que se encuentra en licitación.

(11) Desarrollo de un sistema de tarificación por uso de infraestructura por el transporte terrestre interurbano. Se espera generar condiciones de equidad en la competencia entre los distintos modos de transporte, tendiendo a una participación modal de carga y pasajeros social y económicamente óptima.

(12) Mejoramiento de los niveles de empresarización y de equidad en el transporte de pasajeros y carga por carretera. Se desarrollará un conjunto de medidas destinadas a perfeccionar las relaciones laborales, aumentar la seguridad y disminuir costos operativos. Para ello se contempla modificaciones a la Ley de Tránsito, a la legislación laboral, perfeccionamiento de la normativa técnica aplicable al sector, reglamentación de los servicios

de transporte de carga, apoyo a la capacitación del sector, etc.

(13) Formulación de una política y elaboración del Reglamento de Transporte Internacional Terrestre, para facilitar su desarrollo en un ambiente competitivo y en condiciones de reciprocidad con otros países. Será necesario desarrollar un conjunto de normas legales y reglamentarias que posibiliten y armonicen la ejecución y control del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y sus Anexos, así como de los Acuerdos adoptados, con el ordenamiento jurídico nacional.

(14) Estudio para la puesta en marcha de una Superintendencia de Servicios de Transporte Nacional e Internacional de Pasajeros y de Carga. Su objetivo es la fiscalización y control del mercado de transporte por calles y caminos. Esta iniciativa depende de la aprobación del proyecto de ley que crea la Superintendencia. Mientras no exista este organismo, el Ministerio, a través de sus Secretarías Regionales, fiscalizará el cumplimiento de las normas que regulan el transporte público, en coordinación con Carabineros de Chile y municipalidades.

(15) Estudio de la conveniencia de constituir una Comisión Nacional de Seguridad Vial, a fin de contar con una instancia de coordinación y ejecución de planes destinados a mejorar la seguridad de las vías. Su misión consistirá en promover estudios relacionados con la seguridad vial, realizar campañas preventivas, proponer cambios legislativos, controlar la aplicación de las normas de seguridad, analizar la normativa, etc. Esta Comisión dependerá del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

(16) Elaboración del proyecto de Ley General de Puertos, con el fin de definir una normativa que regule y promueva el desarrollo portuario, previa consulta con los sectores interesados. La ley especificará las funciones que corresponden al Estado y al sector privado, los procedimientos de aprobación de los proyectos portuarios y el marco institucional que regirá al sector.

(17) Proyecto de nueva Ley de Aviación Comercial. Una vez recibidas y estudiadas las observaciones de las empresas aéreas chilenas, se impulsará los trámites de aprobación de este proyecto de ley que introduce ajustes al sistema de libre competencia vigente en Chile, a fin de que responda mejor a las nuevas tendencias del transporte aéreo en el mundo.

(18) Organización de una Reunión Extraordinaria de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que se desarrollará en Santiago a fines de este mes. La responsabilidad de la organización de esta Reunión Extraordinaria de Ministros le fue encomendada a Chile durante el desarrollo de la I Reunión de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que se efectuó en Lima, Perú, en noviembre de 1991.

2. Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes, Sectra

a. Transporte urbano

(1) Promover y supervisar la ejecución de experiencias piloto de corredores de transporte público en Avenida Grecia, Vicuña Mackenna y de ciclovía urbana en Américo Vespucio.

(2) Formular un programa de inversiones en infraestructura de transporte a desarrollar en el corto y mediano plazo y proponer su fuente de financiamiento.

- (3) Proseguir los planes de inversión en gestión de tráfico en Regiones V y VIII.
- (4) Desarrollo de análisis tendientes a formular planes de inversión de largo plazo, con proyectos de carácter estructural, en el Gran Santiago y Gran Valparaíso, con herramientas Estraus y Estraval.

b. Transporte interurbano

- (1) Estudiar el mejoramiento de los accesos a los puertos de San Vicente, Talcahuano, San Antonio y Antofagasta.
- (2) Participar en comités de coordinación, tales como la Comisión Interministerial de Puertos, el Comité Operativo de Puertos, Comisión Puerto de Punta Arenas, Unidad de Coordinación, y realizar la contraparte técnica de estudios contratados por otros organismos.
- (3) Confeccionar los manuales de evaluación social de proyectos de inversión en infraestructura portuaria y aeroportuaria.
- (4) Estudiar la operación de la red aeroportuaria nacional.
- (5) Desarrollar un sistema de planificación de la infraestructura de transporte en la macrozona sur (VII a X Región). Para ello se efectuará una encuesta origen - destino de carga y pasajeros que sirva de base para un estudio estratégico, el que permitirá desarrollar una serie de modelos y herramientas para la evaluación de proyectos estructurales de desarrollo de la infraestructura de transporte en distintos escenarios de desarrollo urbano y regional.
- (6) Realizar el estudio de preinversión de autopista Ruta 78, considerando la posibilidad de participación privada a través de un sistema de concesiones.
- (7) Efectuar el estudio de preinversión de habilitación del by pass Penco en la VIII Región.

3. Subsecretaría de Telecomunicaciones

La Subsecretaría de Telecomunicaciones continuará desarrollando los estudios necesarios para incentivar las inversiones en el sector, continuar con la defensa al usuario y mejorar la legislación y normativa técnica en conformidad a los adelantos tecnológicos. Para tal efecto se ha proyectado para el período 1992 las siguientes metas de mayor relevancia:

- (1) Coordinación para el desarrollo de telecomunicaciones enfocadas a las zonas rurales y áreas urbanas marginales. La Subsecretaría de Telecomunicaciones constituirá una comisión con la participación de Mideplan y el Ministerio de Economía, para definir las condiciones técnicas y legales de fomento a la ejecución de proyectos de telecomunicaciones rurales. Al mismo tiempo, en conjunto con la Subsecretaría de Desarrollo Regional Administrativo, el Minvu, las intendencias y diversas organizaciones, trabajará para el establecimiento de Centros de Mensajería en áreas marginales.
- (2) Reorganización de la Subsecretaría de Telecomunicaciones. Elaboración de un proyecto de Ley Orgánica de Mintratel, en lo concerniente a la Subsecretaría de Telecomunicaciones, que especifique sus funciones, objetivos y atribuciones, y fije una planta de personal adecuada a sus necesidades. Planteamiento de un proyecto de ley que cree la Superintendencia de Telecomunicaciones. Reglamentar la operación del sistema multicarrier discado, responsabilidad contemplada en las modificaciones a la Ley General de Telecomunicaciones vigente, actualmente en trámite en el Congreso Nacional. El efecto más importante es permitir

la libre competencia en los servicios públicos de larga distancia nacional e internacional en el país.

(3) Estudio y determinación del plan tarifario de telefonía pública para el quinquenio de 1994-1998. Duración 1992-1993.

(4) Fiscalización de servicios de telefonía pública.

- La Subsecretaría de Telecomunicaciones deberá fiscalizar a la Compañía de Teléfonos de Chile S.A., mediante auditorías periódicas al servicio local medido.
- Instalación de sistemas de fiscalización del espectro radioeléctrico a nivel nacional. Adquisición e instalación de Estaciones de Comprobación Técnica en las Regiones del país, las que se integrarán mediante sistemas de procesamiento y análisis de información para fines estadísticos, de planificación y gestión del espectro radioeléctrico.
- Desarrollo de un Plan Normativo Técnico de los Servicios de Telecomunicaciones. Se actualizará el marco reglamentario de los distintos servicios de telecomunicaciones con el objeto de mejorar la regulación técnica de las actuales tecnologías en uso por las empresas, así como establecer normas permanentes que admitan la adaptación de nuevas tecnologías sin que estos referentes técnico-reglamentarios sufran grandes modificaciones o queden obsoletos en el corto plazo.
- Mejoramiento de la calidad de servicio de las redes públicas de transmisión. Se analizará y estudiará la capacidad de la Administración para efectuar una adecuada fiscalización de las redes públicas de servicios de transmisión, que permita cautelar la mejor calidad de los distintos servicios de telecomunicaciones para los usuarios. Esta acción dará lugar a proposiciones de métodos de fiscalización como de utilización de los actuales recursos y de eventuales alternativas legislativas.

(5) Actualización y normalización del funcionamiento de la Base de Datos del sistema informático de la Subsecretaría de Telecomunicaciones correspondiente a los usuarios de Servicios de Telecomunicaciones.

(6) Participación internacional de la Administración Chilena de Telecomunicaciones Durante 1992 se participará en la Conferencia Regional Americana para el Desarrollo de las Telecomunicaciones y en la Exposición Américas Telecom 92 (Acapulco-México). Además se ha considerado participar en la Conferencia de Plenipotenciarios Adicional de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT (Ginebra, Suiza). El objetivo de asistir a estas conferencias internacionales es participar en la organización, planificación y normalización de las telecomunicaciones a nivel regional o mundial, resguardando los intereses del Estado y las empresas operadoras.

(7) Instalación de un centro de capacitación en Telecomunicaciones Digitales. La Subsecretaría de Telecomunicaciones en conjunto con el Instituto Nacional de Capacitación Profesional, Inacap, gestiona con el Gobierno de Japón un convenio para instalar en Chile durante el año 1992, un centro de capacitación en telecomunicaciones digitales.

(8) Continuación del Plan de Modernización de Correos de Chile, comenzado en 1991, y que continuará en 1992-1993 con los siguientes lineamientos:

- Desarrollo e implementación del Plan Informático integrando el conjunto de sistemas actualmente en explotación, con el Sistema de Informatización de Ventanillas (SIV) y el de Información de Gestión.
- Lanzamiento de nuevos productos como la valija comercial y productos expresos, y estudio e incursión en servicios financieros, explotando los beneficios de la tecnología del SIV.

- Implementación de la puesta en marcha del Código Postal. Los estudios realizados durante 1991 sobre calidad, mecanización, automatización de la clasificación y código postal recomiendan la de éste en 1992.
- Desarrollo del programa denominado Sistema Nacional de Distribución, destinado a mejorar la calidad de la distribución domiciliaria de correspondencia.

III. CONDICION ACTUAL DEL MINISTERIO

A. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

NIVEL CENTRAL

a. Funciones de la Subsecretaría

(1) Al amparo del DFL N° 279 de 1960

- Programar, formular, realizar y dirigir una política general de transportes, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República.
- Ejercer, conforme a las instrucciones del Presidente de la República, sus atribuciones respecto a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y a la Empresa Portuaria de Chile.
- Participar en la elaboración de los convenios internacionales que celebre el Gobierno de Chile en materia de transportes y ejercer todas las demás atribuciones que le confieren las leyes sobre la materia; para dicho efecto el Ministerio de Relaciones Exteriores deberá requerir la intervención e informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones antes de suscribirse la respectiva convención.
- Supervigilar y coordinar la operación y desarrollo de todos los servicios y medios de transportes.
- 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;
- Supervigilar el estado, condiciones y situación del personal, material y, en general, de todos los demás factores que intervienen en el transporte ferroviario, marítimo, aéreo, fluvial, lacustre y caminero, debiendo representar a las autoridades competentes las deficiencias y desperfectos en las correspondientes vías de comunicación;

(2) Al amparo del DL N° 3.059 de 1979

- Ejercer la inspección y supervigilancia de la Marina Mercante, en lo que se refiere a los aspectos comerciales. La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, del Ministerio de Defensa, las ejercerá en cuanto a sus aspectos técnicos.

(3) Al amparo de la Ley N° 18.287 (artículo 43°)

- Determinar las redes viales básicas.

(4) Al amparo de la Ley N° 18.290 de 1985

- Prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas. Esta facultad será ejercida de oficio o a petición de las municipalidades o de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas, según corresponda.
- Determinar la revisión técnica a que deberá someterse cada tipo de vehículo, sin la cual las municipalidades no otorgarán el respectivo permiso de circulación.
- Determinar los requisitos que deberán cumplir los establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos, así como los procedimientos técnicos a que deberán ceñirse tales revisiones y los niveles máximos de emisión de contaminantes que se permitirá.

(5) Al amparo de la Ley N° 18.059 de 1981

- Actuar como organismo normativo nacional encargado de proponer las políticas en materia de tránsito por calles, y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento.

(6) Al amparo de la Ley N° 18.696, modificada por la Ley N° 19.011

- Establecer condiciones y dictar normativas de funcionamiento de los servicios en cuanto a aspectos técnicos y condiciones de operación, no obstante la libertad de recorridos.
- En caso de congestión de las vías o de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas, disponer el uso restringido de las primeras, previa licitación.
- Suspender servicios de transporte en casos de infracción.
- Disponer normas técnicas que permitan decretar la obsolescencia de vehículos de transporte de pasajeros.
- Establecer un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

(7) Al amparo de la Ley N° 19.040, de 1991

- Reglamentar el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros con características de habilitante para hacer los servicios públicos y remunerados.

(8) Según Instructivo Presidencial Oficina Secretaría General de la Presidencia DEJ. R N° 17.880/15 del 26 de junio de 1990

- El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones preside la Comisión Interministerial de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte.

b. Recursos de la Subsecretaría

(1) Situación del personal

La dotación autorizada de personal de planta y contrata es de 183. A marzo de 1992, la Subsecretaría de Transportes contaba con el personal que se detalla a continuación.

Cuadro 1.

Dotación efectiva a marzo de 1992 (*)

| | Planta | Contrata | Otros (*) | Total |
|--|--------|----------|-----------|-------|
| | 131 | 48 | 43 | 222 |

* Incluye honorarios asimilados a grados, honorarios a suma alzada, jomales, Código del Trabajo y otro personal.

(2) Situación presupuestaria

El detalle de la situación presupuestaria de la Subsecretaría de Transportes se detalla en el cuadro que sigue, expresada en miles de pesos de valor promedio de cada año. Puede observarse que mientras el gasto en transferencias corrientes disminuye a un 44,4 por ciento, el gasto en personal aumenta en casi 30 por ciento y la inversión real crece 176 por ciento.

Cuadro 2. (en miles de pesos de cada año)

| | Gastos efectivos 31.12.90 | Gastos efectivos 31.12.91 | Presupuesto vigente 1992 (*) |
|--|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| | | | |

Cuadro 3.

| GASTOS DE OPERACION | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Gastos en personal | 320.243,7 | 463.796,6 | 601.062,5 |
| Transferencias ctes. | 239.273,4 | 559.043,3 | 248.418,0 |
| Otros gastos ctes. | 133.642,4 | 235.201,2 | 265.646,0 |
| GASTOS DE INVERSION | | | |
| Inversión real | 41.307,5 | 58.524,8 | 161.626,0 |
| Inversión financiera | | | |
| Transf. de capital | 26.260,6 | | |
| Otros gastos invers. | | | |
| TOTAL SUBS. TRANSP. | 760.727,7 | 1.316.566,0 | 1.276.752,5 |

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1991.

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Junta de Aeronáutica Civil

a. Funciones

(Según DFL N° 241 de 1960 y D.L. N° 2.564 de 1979)

- Ejercer la dirección superior de la aviación civil y comercial en el país.
- Representar al Gobierno ante los organismos internacionales aeronáuticos y participar en la elaboración de acuerdos y convenios internacionales relacionados con la aviación comercial, actuando como contraparte chilena en las negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.
- Calificar el grado de reciprocidad de derechos que otorguen a las empresas aéreas nacionales los países extranjeros, para los efectos de informar sobre la suspensión o restricción de los servicios aéreos de esos países en Chile.
- Fijar tarifas en las rutas internacionales en que, por disposición de otro Estado, no exista libertad tarifaria.
- Sancionar, con la suspensión de vuelos, las infracciones a las tarifas fijadas, el no registro de las tarifas libres y el no proporcionar antecedentes estadísticos y de costos.
- Asignar a empresas nacionales, mediante licitación, las frecuencias internacionales que estén restringidas para Chile. Establecer y controlar los seguros de aeronaves comerciales.

b. Recursos

(1) Situación del personal

La dotación actual de la Junta de Aeronáutica Civil es de 17 funcionarios, de los cuales 14 son de planta, 2 a contrata y 1 a honorarios.

(2) Situación presupuestaria

El cuadro siguiente muestra la situación presupuestaria de la Junta de Aeronáutica Civil, en miles de pesos de valor promedio de cada año. Puede observarse que el presupuesto para 1992 representa un aumento de 34 por ciento sobre el gasto efectivo de 1991.

Junta de Aeronáutica Civil
Situación Presupuestaria
(en miles de pesos de cada año)

| | Gasto efectivo 31.12.90 | Gasto efectivo 31.12.91 | Presupuesto vigente 1992 (*) |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| GASTOS DE OPERACION | 42.742 | 57.496 | 77.677 |
| Gastos en personal | 38.425 | 51.575 | 69.313 |
| Transfer. corrientes | 807 | 965 | 1.213 |
| Otros gastos ctes. | 3.510 | 4.956 | 7.151 |
| GASTOS DE INVERSION | 664 | 3.680 | 4.470 |
| Inversión real | 664 | 3.680 | 4.470 |
| Inversión financiera | | | |
| Transfer. de capital | | | |
| Otros gastos de invers. | | | |
| Total | 43.406 | 61.176 | 82.147 |

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1991.

2. Empresa de los Ferrocarriles del Estado

a. Funciones

(según DFL No.94 de 1960)

Atender los servicios de transporte de carga y pasajeros por sus líneas férreas, que en la actualidad comprenden el sector Valparaíso-Puerto Montt con sus ramales, además del ferrocarril Arica a La Paz (sección chilena).

b. Recursos

(1) Situación del personal

La dotación de personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, al 31 de marzo de 1992, asciende a 6.712 empleados.

(2) La situación presupuestaria de EFE se resume en el cuadro que se presenta a continuación, en millones de pesos de valor promedio de cada año.

| | Gasto efectivo 31.12.90 | Gasto efectivo 31.12.91 | Presupuesto vigente 1992 |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| GASTOS DE OPERACION | 20.647,5 | 24.414,8 | 29.605,0 |
| Gasto en personal | 8.898,0 | 11.635,5 | 13.945,0 |
| Transf. corrientes (a) | 3.343,1 | 3.289,9 | 3.950,0 |
| Otros gastos Ctes. (b) | 8.406,4 | 9.489,4 | 11.700,0 |
| GASTOS DE INVERSION | 989,9 | 741,6 | 700,0 |
| Inversión real | 397,1 | 641,1 | 700,0 |
| Inversión financiera | 591,9 | 100,5 | |
| Transferencias de capital | | | |
| Otros gastos de inversión | | | |
| TOTAL | 21.637,4 | 25.156,4 | 30.305,0 |

(a) Incluye transferencias al sector privado e impuestos al Fisco.

(b) Considera bienes y servicios para producción, indemnizaciones y desahucios.

3. Empresa Portuaria de Chile

a. *Funciones (según DFL N° 290 de 1960, modificado por Ley N° 18.769, de 1989 y por Ley N° 18.966, de 1990)*

- Explotar, administrar y conservar los puertos que determine el Presidente a petición del Director.
- Almacenar la carga.
- Planificar la labor portuaria, decidiendo el mejor uso de los recintos de los puertos.

b. *Recursos*

(1) *Situación del personal*

La dotación de personal de Emporchi al 31 de marzo de 1992 ascendía a 1.754 funcionarios, de los cuales 179 son profesionales, 885 administrativos, 498 operarios y 192 vigilantes.

(2) Situación presupuestaria

Su situación presupuestaria se presenta en el cuadro siguiente, expresada en millones de pesos de valor equivalente al promedio de cada año.

| | Gasto efectivo | Gasto efectivo | Presupuesto vigente |
|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|
| | 31.12.90 | 31.12.91 | 1992 |
| GASTOS DE OPERACION | 15.619,2 | 20.579,5 | 19.005,1 |
| Gasto en personal | 3.206,7 | 4.783,1 | 6.158,1 |
| Transferencias corrientes | 10.359,8 | 13.073,5 | 9.496,0 |
| Otros gastos corrientes | 2.052,7 | 2.722,9 | 3.351,0 |
| GASTOS DE INVERSION | 3.882,7 | 4.386,7 | 11.348,9 |
| Inversión real | 2.237,0 | 2.580,6 | 2.700,0 |
| Inversión financiera | 1.487,1 | 1.694,6 | 2.108,9 |
| Transferencias de capital | | | 6.060,0 |
| Otros gastos de inversión | 158,6 | 111,5 | 480,0 |
| TOTAL | 19.501,9 | 24.966,2 | 30.354,0 |

4. Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte (Según Instructivo Presidencial Oficina Secretaría General de la Presidencia DEJ R No.17.800/15 de 26.06.90)

a. Funciones

- Formular y proponer planes estratégicos para el desarrollo de los sistemas de transporte urbano e interurbano.
- Proponer mecanismos para la participación del sector privado en la provisión de infraestructura de transporte.
- Formular metodologías para la realización de estudios y evaluación técnico-económica de inversiones en infraestructura de transporte.
- Coordinar la formulación de los programas de inversión en infraestructura de transporte, incluyendo sus fuentes de financiamiento y la formulación de un programa anual de estudios necesarios para la preparación de programas de inversión.
- Promover, a través de las respectivas Secretarías de Estado, la materialización de los planes y proyectos de transporte urbano e interurbano aprobados, asegurando la coordinación entre dichas Secretarías con el fin de que exista una adecuada coherencia en tre las etapas de concepción, evaluación y ejecución de estos planes y proyectos.

b. Recursos

(1) Situación del personal

La Secretaría Ejecutiva de la Comisión, (Sectra) dispone de doce ingenieros y un arquitecto en la Región Metropolitana, dos ingenieros en la V Región y cuatro ingenieros en la VIII Región, además de secretarías y auxiliares que suman diez en todo el país.

B. SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES

NIVEL CENTRAL

a. Funciones

La Subsecretaría de Telecomunicaciones, es la encargada de regular, normar, fomentar y controlar técnicamente las telecomunicaciones en el país, como asimismo el espectro de frecuencias radioeléctricas y representar al país en convenios, acuerdos y eventos internacionales en materias propias de su área.

Las funciones y atribuciones, se encuentran estipuladas en el decreto Ley N° 1.762, de 1977 y en la Ley N° 18.168 de 1982 y sus sucesivas modificaciones, y pueden resumirse en lo siguiente:

- Proponer las políticas de telecomunicaciones y participar en la planificación nacional y regional de desarrollo de las telecomunicaciones.
- Elaborar y mantener actualizados los planes técnicos fundamentales y las normas que constituyen el marco para armonizar el desarrollo de los diversos servicios de telecomunicaciones, garantizando términos de calidad mínima requerida e interconectabilidad con redes nacionales e internacionales.
- Estudiar e informar las solicitudes de concesión de los distintos servicios de telecomunicaciones y de sus modificaciones, como también, informar sobre la caducidad de las mismas.
- En conjunto con el Ministerio de Economía, fijar las tarifas de aquellos servicios públicos básicos telefónicos catalogados por la Comisión Resolutiva, como servicios monopólicos, dadas las características propias de su explotación.
- Velar por el cumplimiento de la legislación, reglamentación y normativa, como igualmente, de los convenios y acuerdos internacionales sobre telecomunicaciones vigentes en el país y de las políticas nacionales de telecomunicaciones aprobadas por el Gobierno.
- Actuar como coordinador entre a la Empresa de Correos de Chile y el Gobierno.

b. Recursos

Cuadro 1. SITUACION DEL PERSONAL

| SERVICIO | DOTACION EFECTIVA A MARZO DE 1992 | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|----------|-------|-------|
| | Planta | Contrata | Otros | Total |
| Subsecretaria de Telecomunicaciones | 120 | 12 | 14 | 146 |
| Total de la SUBTEL | 120 | 12 | 14 | 146 |

Cuadro 2. SITUACION PRESUPUESTARIA

| | Gasto Efectivo 31.12.90 | Gasto Efectivo 31.12.91 | Presupuesto Vigente 1992 (*) |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| GASTOS DE OPERACION | | | |
| Gasto en Personal | 276.124 | 357.162 | 402.541 |
| Transferencias Corrientes | 941 | 1.427 | 2.465 |
| Otros Gastos Corrientes | - | - | - |
| GASTOS EN INVERSION | | | |
| Inversión Real | 15.077 | 71.764 | 335.896 |
| Inversión Financiera | - | - | - |
| Transferencia de Capital | - | - | - |
| Otros Gastos en Inversión | - | - | - |
| Total SUBTEL | 292.142 | 430.353 | 740.902 |

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1991.

ENTIDADES DEPENDIENTES O RELACIONADAS

Empresa de Correos de Chile

a. Funciones

(según DL N° 10 de 1981)

La Empresa de Correos de Chile, creada en febrero de 1982 como empresa estatal de administración autónoma y patrimonio propio, continúa con las funciones postales que desarrollaba el ex Servicio de Correos y Telégrafos hasta esa fecha. Su misión es satisfacer las necesidades de envío de encargos de tipo postal u otros, en el territorio nacional y para el resto del mundo y además desarrollar productos filatélicos derivados de la actividad postal. Básicamente es una misión de integración territorial y apoyo al desarrollo social, cultural y económico.

b. Recursos

Cuadro 3. SITUACION DEL PERSONAL

| SERVICIO | Dotación efectiva a Marzo de 1992 | | | |
|--|-----------------------------------|------------|-----------|--------------|
| | Planta | Contrata | Otros (*) | Total |
| Técnicos y Directivos | 243 | 6 | | |
| Supervisores | 380 | | | |
| Administrativos | 625 | 28 | | |
| Operadores | 2.286 | 194 | | |
| Carteros | 1.536 | 300 | | |
| Serv. Menor, vigilantes y serv. especializados | 299 | 43 | | |
| Honorarios | | | 28 | |
| TOTAL DE LA EMPRESA | 5.369 | 571 | 28 | 5.968 |

(*) Incluye Honorarios Asimilados a grados, Honorarios a Suma Alzada, Jornales, Código del Trabajo y otro personal.
 Nota: Item de personal a contrata corresponde a personal contratado a plazo fijo.

Cuadro 4. SITUACION PRESUPUESTARIA

Cifras en millones de pesos de diciembre 1991

| | Gasto Efectivo 31.12.90 | Gasto Efectivo 31.12.91 | Presupuesto Vigente 1992 (*) |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|
| GASTOS DE OPERACION | 14.354 | 16.208 | 20.802 |
| Gasto en Personal | 7.174 | 7.713 | 10.619 |
| Transferencias Corrientes | 3.669 | 4.692 | 6.347 |
| Otros Gastos Corrientes | 3.511 | 3.803 | 3.836 |
| GASTOS EN INVERSION | 270 | 351 | 1.500 |
| Inversión Real | 270 | 351 | 1.500 |
| Transferencias de Capital | - | - | - |
| Otros Gastos en Inversión | - | - | - |
| TOTAL DE LA EMPRESA | 14.624 | 16.559 | 22.302 |

* Presupuesto 1992 autorizado por Decreto Ex. 178 del 31.12.91, con gasto en personal ajustado por 18 por ciento.