

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

I. CUENTA DE LA LABOR EFECTUADA

A. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

NIVEL CENTRAL

Las actividades de la Subsecretaría de Transportes se orientaron el último año fundamentalmente a continuar aplicando las medidas y acciones de carácter normativo, regulador y fiscalizador tendientes a la superación de los problemas que han afectado al sector. Se indican a continuación tales acciones por cada subsector del Transporte.

1. Subsector Transporte Terrestre

a. *Transporte urbano*

Continuaron desarrollándose acciones orientadas al ordenamiento y agilización de la circulación en el transporte urbano y particularmente al mejoramiento de los servicios de transporte público. Destacan las siguientes actividades:

(1) *Licitación de vías de Santiago*

Uno de los elementos de mayor importancia para el ordenamiento del transporte público de Santiago consiste en la aplicación de los procesos de licitación de vías, que se basa en un sistema de competencia entre empresas de transporte, constituyendo además un mecanismo de gran potencialidad para impulsar la modernización empresarial en este sector.

A partir de la experiencia que significó el primer proceso de concesiones de vías céntricas de Santiago en 1992 y siguiendo con la política de modernización y regulación del transporte colectivo en Santiago, en el transcurso del año 1993 y principios de 1994 se prepararon las bases y se dio inicio a nuevos proceso de licitación pública destinados a extender y profundizar el sistema de concesiones de vías en la ciudad. Se ha llamado a propuestas para dos tipos de servicios: céntricos y periféricos. En el caso de los primeros se busca renovar los contratos que estaban vigentes para las vías del centro de la ciudad desde la primera licitación; se trata en

total de 270 servicios para unos 6.300 vehículos aproximadamente. Los segundos, que utilizarán vías no céntricas, involucran cerca de 115 recorridos y 2.500 vehículos. Las concesiones resultantes de estos llamados significa extender el proceso de regulación de la locomoción colectiva de superficie a más del 80 por ciento del parque de vehículos de la ciudad de Santiago. La licitación de vías céntricas es la más importante tanto desde el punto de vista del volumen de vehículos involucrados como por la calidad de éstos, destacándose especialmente a la fuerte renovación del material rodante, el tipo de tecnología no contaminante de los motores correspondientes y a la capacidad de transporte. También es necesario destacar el mejoramiento de la calidad de los servicios de la periferia en relación a la situación anterior a la licitación; como dato interesante se puede mencionar que en este caso las flotas medias asignadas tienen una antigüedad no superior a los 5 años y los vehículos una capacidad de 48 pasajeros.

(2) Proyectos de vías exclusivas para la ciudad de Santiago

Se han elaborado y están en desarrollo diversos proyectos de corredores segregados para locomoción colectiva, a cargo de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, Sectra, los que se reseñan a continuación:

- Corredor Avenida Grecia, entre Dr. Johow y Crescente Errázuriz. Se ha finalizado tanto el estudio de prefactibilidad como el de ingeniería, restando solamente la ejecución de las obras, actividad que ya fue licitada y adjudicada.
- Mejoramiento y habilitación de Corredores de Transporte Público, sector Centro Oriente de Santiago. Estudio de prefactibilidad en ejecución que finalizará en octubre de 1994.
- Mejoramiento Eje Santa Rosa entre Lo Ovalle y Avenida Matta. Estudio de prefactibilidad en ejecución que finalizará en agosto de 1994.
- Mejoramiento Eje Gran Avenida y Par San Diego-Nataniel. Igual condición que el anterior.
- Diagnóstico del Sistema de Transporte y Habilitación de Corredores de Transporte Público, Sector Norte de Santiago. Estudio de prefactibilidad programado para 1994.
- Diagnóstico del Sistema de Transporte y Habilitación de Corredores de Transporte Público, Sector Poniente de Santiago. Estudio de prefactibilidad programado para 1994.

(3) Sistema de paradas diferidas en la Avenida Bernardo O'Higgins

Sobre la base de un estudio elaborado por este Ministerio, en conjunto con la Municipalidad de Santiago se puso en marcha un sistema de paradas diferidas en el sector céntrico de la Avenida Bernardo O'Higgins, con el objeto de hacer más expedito el tránsito de la locomoción colectiva.

Las inversiones en obras físicas requeridas por el sistema fueron ejecutadas por la Municipalidad de Santiago.

De acuerdo a la evaluación de los resultados del funcionamiento del sistema, se proyecta extenderlo a otras vías de la ciudad de Santiago.

(4) Labor de apoyo a municipalidades y otros servicios en materias de gestión de tránsito.

La Unidad Operativa de Control de Tránsito, UOCT, entidad técnica que bajo la dirección del Subsecretario de Transportes se encarga de la supervisión de los proyectos de control de tránsito de la ciudad de Santiago, continuó prestando asesoría a los municipios en esta materia. Ello

incluye análisis de factibilidad técnica de nuevas instalaciones de semáforos o sistemas de semáforos, la supervisión de las obras respectivas y verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas, estudio de rediseños geométricos y los estudios de programación de semáforos aislados o redes de semáforos.

La UOCT ha apoyado también al MOP y al Serviu Metropolitano en la contraparte técnica y supervisión de los proyectos de control de tránsito en las avenidas Santa Isabel, Santa Rosa y San Pablo y en diversos nudos e intersecciones, incluyendo el cálculo y sintonía fina de las programaciones de todos los semáforos considerados.

(5) Proyecto de construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico, SCAT, para la ciudad de Santiago

La UOCT ha estado operando, a través de planes de tiempo prefijados y en forma dinámica, un sistema piloto de control de tránsito en una red de 40 semáforos localizados en las comunas de Providencia y Las Condes. Durante este período se terminó un estudio de análisis y seguimiento de este sistema piloto, que permitió comparar las dos estrategias de control señaladas y efectuar recomendaciones para su extensión al resto de la ciudad. Los resultados mostraron que la instalación de un sistema centralizado de control de tránsito para toda la ciudad constituye un proyecto de altísima rentabilidad y que la mejor opción consiste en un sistema combinado de planes de tiempo predeterminados y control dinámico en ciertas redes específicas.

Considerando los buenos resultados obtenidos en la evaluación del proyecto piloto, se decidió impulsar la construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico para la ciudad de Santiago (SCAT). Dado que el proyecto tiene carácter intercomunal, el llamado a propuesta por su ejecución, que comenzó en noviembre de 1993, fue hecho por la Intendencia Metropolitana y el Ministerio asumió la responsabilidad por la supervisión técnica. El costo total del proyecto asciende a US\$27,6 millones y su término está previsto para mediados de 1996.

El proyecto SCAT consiste en el establecimiento de un sistema centralizado basado en tiempos prefijados y control dinámico en algunas áreas, que controlará desde tres computadores la operación de los 1.164 semáforos existentes en Santiago. El sistema permitirá, entre otros aspectos, sincronizar remota y automáticamente todos los cruces semaforizados y supervisar el correcto funcionamiento de los controladores y luces de los semáforos. También se considera la normalización de unas 700 instalaciones de semáforos antiguas, el reemplazo de 650 equipos de control y el rediseño de la geometría de numerosas intersecciones. Además se instalarán diversos sistemas complementarios de apoyo, destinados a hacer más eficiente el sistema; entre otros, un sistema de circuito cerrado de televisión para monitorear el funcionamiento de veinte de los cruces más conflictivos de la ciudad; un panel que permitirá un despliegue gráfico de todas las intersecciones semaforizadas de la ciudad y su estado de funcionamiento; un sistema de señalización variable de información a los usuarios que se instalará en Avenida Andrés Bello y que entregará información sobre los sentidos de tránsito y uso de las pistas vigentes en esa arteria en cualquier momento del día.

En lo relacionado con aspectos institucionales, fue preciso definir la estructura técnico administrativa que se encargará a futuro de la operación del SCAT, decidiéndose que la mejor opción consiste en crear para dichos fines una empresa metropolitana de control de tránsito. Esta empresa de control de tráfico sería pública, pero operaría bajo las normas del derecho privado y se financiaría con aportes municipales. El anteproyecto de ley respectivo se encuentra en etapa de consultas.

(6) Desarrollo de sistema de tarificación vial urbana

El proyecto de ley correspondiente sigue pendiente en su primer trámite en la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados. Sobre este importante tema el Ministerio realizó un seminario, con patrocinio del Banco Mundial y con la participación de expertos extranjeros y nacionales, parlamentarios y más de 100 asistentes. Las conclusiones del evento fueron de refuerzo a la idea de legislar en relación con la tarificación vial urbana, en particular para su aplicación en la ciudad de Santiago.

Además, actualmente está en ejecución el estudio "Análisis del diseño operacional de una experiencia piloto de tarificación vial para Santiago", que tiene como uno de sus objetivos dar respuesta a las consultas planteadas en relación con la aplicación de las normas del mencionado proyecto de ley.

(7) Línea 5 del Metro de Santiago

Se definió el material rodante a utilizar previa licitación internacional, y está en desarrollo el programa de ejecución del proyecto, entre Plaza Vespucio y Baquedano, de manera de lograr su puesta en servicio para fines de 1996 en conformidad al cronograma vigente. Por otra parte, se encuentran avanzados los estudios de análisis de la prolongación de la línea 5 al centro de Santiago, de tal manera de tomar la decisión respecto a dicha extensión a más tardar en julio de 1994.

b. Transporte terrestre interurbano

En lo relacionado a transporte terrestre interurbano por carretera, se ejecutó el estudio "Análisis de un sistema de tarificación por uso de infraestructura por el transporte terrestre interurbano", el que, entre otras proposiciones, recomendó establecer una estructura tarifaria que considere en forma proporcional los costos ocasionados por cada modo de transporte sobre la infraestructura, permitiendo de esta forma recuperar totalmente los costos de inversión, repavimentación y mantenimiento de ella.

Actualmente el Ministerio se encuentra analizando cuidadosamente esta materia a través de un proceso de discusión participativo, que considera las recomendaciones finales del referido estudio, la opinión de los propios operadores, como también otras proposiciones alternativas.

c. Transporte internacional

(1) Proposición de normativas comunes sobre transporte multimodal a nivel del Cono Sur y de América del Sur

Comenzaron a desarrollarse en 1993 las dos tareas encomendadas a Chile en la I Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur y en la XIX Reunión de los Países del Cono Sur, ambas realizadas en noviembre de 1992 en Punta del Este, Uruguay.

La primera tarea consiste en la coordinación de un Grupo de Trabajo integrado por representantes de los países miembros, con el objetivo de evaluar la evolución del transporte multimodal, en el ámbito mundial y de la región, y presentar a la Conferencia los resultados que se obtengan y las propuestas de acción correspondientes.

La segunda tarea es la coordinación y análisis de los documentos y proposiciones elaborados sobre el tema por los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, del Mercosur, la Aladi y la Cepal, con el objeto de preparar una proposición de normativa común. Ambas tareas son similares y se consideraron como un todo.

El trabajo comprende el análisis de la situación actual y perspectivas del transporte multimodal en la subregión, sus interrelaciones a nivel mundial y las recomendaciones resultantes para tener normas comunes. Implica la identificación, a nivel de la región sudamericana, de un conjunto de estudios, su formulación y coordinación de la ejecución y la evaluación global de sus resultados y recomendaciones.

Como actividades específicas, se preparó en 1993 un cuestionario que se envió a los países de América del Sur, cuyo procesamiento permitirá conocer cualitativa y cuantitativamente el estado del transporte multimodal. Además, Chile, con la participación de la Secretaría, a cargo de Uruguay, y el apoyo de Aladi y Cepal, prepararon un Proyecto de Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional, que se terminó de elaborar en agosto de 1993. Dicho proyecto fue revisado en diversas instancias técnicas, que culminaron con una reunión realizada en Santiago, en marzo de 1994, de la cual emanó un proyecto final que se someterá a la consideración de los Ministros que integran el Foro en Venezuela en junio próximo.

(2) Proyecto de ley sobre política de transporte internacional terrestre

Durante el año se terminó de formular un conjunto de normas legales que constituyan un marco de política de transporte internacional terrestre, además de iniciar la preparación de su reglamento, para que esta actividad pueda crecer en un ambiente de igualdad de oportunidades y con los instrumentos necesarios para asegurar el principio de reciprocidad con otros países.

d. Aspectos generales del transporte terrestre

(1) Fiscalización

Durante 1993 se diseñó y consolidó la estructura organizacional del Departamento de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, y se reclutó, seleccionó y capacitó el personal necesario para su funcionamiento.

Se amplió la cobertura de la labor fiscalizadora incorporando a los diversos modos de transporte terrestre, buses urbanos (licitados y no licitados), buses interurbanos y rurales, taxis, transporte escolar y vehículos particulares. Se incorporó además el control de Plantas de Revisión Técnica de los vehículos.

En términos de cobertura espacial, se integró al programa la fiscalización en las distintas regiones del país.

Se formalizó mediante un convenio entre el Ministerio y la Comisión Especial de Descontaminación de la Región Metropolitana, el trabajo conjunto del Departamento y dicha Comisión en el área de control de fuentes móviles, labor que se incorporó a las actividades habituales de fiscalización. En el ejercicio de esta actividad se efectuaron controles de vehículos en la vía pública y, como resultado directo de dichos controles, se detectaron falencias en algunos procedimientos de medición de emisiones, situación que motivó la readecuación de la normativa relativa al tema.

Paralelamente al diseño y puesta en marcha los procedimientos rutinarios de fiscalización, se comenzó a aplicar los procedimientos administrativos de sanción relativos a incumplimientos de contratos de concesiones tanto de Plantas Revisoras como de Servicios de Transporte Público. Se habilitó el procedimiento de citación a juzgados de Policía Local por parte de inspectores fiscales, incorporando con ello una alternativa expedita de sanción a los infractores de las normas que rigen la actividad del sector.

Durante 1993, se realizaron 50.400 controles de vehículos en la vía pública; se detectaron 1.561 infracciones a los contratos de servicios urbanos licitados de Santiago; se cursaron 3.823 citaciones a juzgados de Policía Local; se iniciaron 35 procesos por incumplimiento de contrato de concesión de Planta de Revisión Técnica.

La actitud pasiva de los usuarios de transporte público frente a las falencias en los servicios ofrecidos, no permite que actúen los mecanismos habituales de salida de los mercados de los servicios de baja calidad. A fin de avanzar hacia un cambio en la actitud de los usuarios, se inició el diseño de diversas estrategias orientadas a incorporarlos al control de calidad de los servicios de transporte.

(2) Seguridad de Tránsito

Mediante decreto supremo tomado razón por la Contraloría General de la República, quedó establecida la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones e integrada por las autoridades máximas de los diversos organismos involucrados en la materia.

Dio inicio recientemente a sus funciones la Secretaría Ejecutiva de la Comisión, equipo técnico que está encargado de coordinar las labores tendientes a reducir las elevadas tasas de accidentes de tránsito del país.

En dicho marco, se otorgó trámite de urgencia al proyecto de ley que establece la licencia de conductor profesional, lo que permitirá elevar las exigencias para el otorgamiento de dichas licencias, fijando como requisito para su otorgamiento, entre otros, la aprobación de un curso en una escuela de conductores. Además, se puso en marcha el plan de medidas de aplicación inmediata, entre las que se cuentan: el reglamento de transporte de sustancias peligrosas, las cintas reflectantes para vehículos pesados, el registro de horas de conducción en carreteras y la integración de la red local de rescate para accidentes de tránsito.

(3) Transporte escolar

Entró en vigencia una nueva reglamentación para los servicios remunerados de transporte de escolares, orientada a incrementar las condiciones de seguridad para los usuarios, que incluye la prohibición del uso de vehículos pequeños y de baja cilindrada (los llamados "utilitarios"), la introducción de la condición de antigüedad máxima de dieciocho años, la exigencia de un acompañante adulto para el cuidado de los niños cuando se transporte preescolares y la fijación de normas adicionales respecto a la disposición y características de los asientos.

Paralelamente se inició un programa de fiscalización a los servicios de transporte escolar, a fin de controlar el cumplimiento de la referida reglamentación.

(4) Apoyo a la gestión empresarial en el transporte de pasajeros

Comenzó a ejecutarse, con apoyo financiero de Sercotec, un programa de asistencia técnica por un monto de \$62 millones destinado a financiar asesorías en la gestión de empresas de transporte que se adjudicaron las concesiones de recorridos. Este programa benefició a 746 empresarios de locomoción colectiva de Santiago. En el curso de 1994 se espera continuar con este programa, extendiéndolo a otros sectores, con un monto aproximado de 100 millones de pesos.

Por otra parte, en conjunto con Enap, se desarrollaron cursos de capacitación para choferes.

(5) Subsidios al transporte terrestre

Dando cumplimiento a su obligación de proveer los servicios de transporte necesarios cuando la oferta no es adecuada, se continuó otorgando subsidios al transporte terrestre entre Coyhaique y diversas localidades aisladas de la XI Región. En 1993, el monto de los subsidios otorgados a dichos servicios ascendió a \$17.012.000.

(6) Estudios sobre la problemática del transporte en las regiones

El objetivo es proporcionar a los Secretarios Regionales Ministeriales un conocimiento más acabado de los problemas específicos del transporte en sus respectivas regiones, considerando la diversidad de condiciones geográficas, climáticas, productivas y otras de variada índole que existen entre las regiones y que hacen que la problemática del transporte no pueda ser tratada desde un enfoque único. Para tal efecto se dividió el estudio en cinco grupos regionales que abarcan todo el país, con excepción de la Región Metropolitana. En el curso de 1993 se dio término al estudio del grupo 3, que corresponde a las regiones V y VI, y se iniciaron los correspondientes a los grupos 1 (Regiones I y II) y 4 (Regiones VII, VIII y IX).

(7) Reglamento de Transporte de Sustancias Peligrosas por Carretera

Durante el segundo semestre de 1993 se elaboró un Reglamento de Transporte de Sustancias Peligrosas por Carretera, que busca asegurar que este tipo de sustancias sea transportado en condiciones de seguridad, basado en el documento sobre la materia de Naciones Unidas. En este reglamento se imparten las condiciones de carga y descarga de los vehículos, las condiciones de éstos y su lavado previo, tareas a realizar en caso de siniestro, etc. Se delimitan también los deberes y responsabilidades tanto de los transportistas, como de los fabricantes, importadores y exportadores, así como de los fiscalizadores.

Se consultó también la opinión de esos agentes tanto públicos como privados, de los cuales se recibieron importantes contribuciones.

(8) Normas de Emisión para Buses Urbanos Nuevos en Santiago

El DS N° 82 de Transportes (Diario Oficial del 24 de junio de 1993) fijó normas de emisión a los buses inscritos a partir del 1° de septiembre de 1993 en el Registro de Transporte de Pasajeros de Santiago. Este decreto establece como normas de emisión aquellas que se comenzaron a aplicar en las Comunidades Europeas a contar del de octubre de 1992, aceptándose las normas aplicables en Estados Unidos desde el año 1991, que se conocen como EPA-1991.

(9) Revisiones técnicas y plantas revisoras

Durante 1993 culminó el proceso de licitaciones de plantas revisoras a lo largo de todo el país. Así, a mediados de enero de 1994, se encuentran operando bajo el marco reglamentario que establece el DS Nº 156 de Transportes, publicado en el Diario Oficial del 29 de noviembre de 1990, las plantas revisoras de todo el país, salvo en la Región XI y XII, donde pese a haberse llamado a licitación en dos oportunidades, no han existido interesados, por lo que continúan operando las Plantas Revisoras autorizadas con anterioridad al DS Nº 156, citado.

(10) Prohibición a la circulación de vehículos motorizados hechizos

La Resolución 25/93 del Ministerio, que entró en vigencia en junio de 1993, prohíbe la circulación de los vehículos motorizados hechizos (según se define en el art. 43 de la Ley Nº 18.290, es decir, armados por partes y piezas usadas) inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados a contar del 14 de septiembre de 1993, por las siguientes rutas: Ruta 5 (Longitudinal Norte y Sur), Ruta 57-CH (Santiago-Los Andes), Ruta 68 (Santiago-Valparaíso), Ruta 78 (Santiago-San Antonio), Ruta 148 (Concepción-Bulnes), Ruta O-50 (Agua de La Gloria-Cabrero) y Ruta 60-CH (Valparaíso-Túnel Cristo Redentor).

Lo anterior, basado en que la incorporación de estos vehículos a la circulación vial implica agregar un factor de alto riesgo, especialmente en carreteras de cierta intensidad de tráfico.

(11) Reglamento de transporte de productos del mar y sus derivados

Se elaboró un decreto supremo que fija las condiciones para el transporte de productos del mar y sus derivados, tales como pescado fresco en cajas o a granel, pescado congelado, harina y aceite de pescado, etc., atendiendo al transporte seguro de estos productos y además establece medidas tendientes a impedir la caída de carga y el escurrimiento de líquidos al suelo durante el transporte.

2. Subsector Transporte Marítimo y Puertos

a) Transporte Marítimo

(1) Simplificación de la documentación naviera

Durante 1993 continuó su trabajo la Comisión Técnica y de Operación de la Simplificación de la Documentación Naviera (DS Nº 358 de 1977), que fuera reactivada en el año anterior, con la finalidad de revisar las limitaciones administrativas y de costos que afectan al transporte marítimo y buscar las soluciones más adecuadas para eliminarlas.

Esta Comisión está estudiando medidas tendientes a eliminar trámites innecesarios en el cabotaje y otras rigideces, a fin de que el servicio sea más ágil y expedito y de menor costo para los embarcadores.

Entre los logros obtenidos se cuenta la facilitación de la recepción y despacho de la nave, tanto en el cabotaje como en el servicio exterior, la que se efectúa con la autoridad a bordo sólo en el primer puerto de recalada y en el último puerto de zarpe de la nave.

La Comisión celebró numerosas reuniones en diversas ciudades del país, ubicadas entre Valparaíso y Punta Arenas y en recintos de puertos estatales y privados, las que contaron con

la participación activa de representantes de los Organismos Públicos y Privados relacionados con las operaciones marítimas y portuarias.

Después de un cuidadoso análisis de todos los aspectos involucrados con el proceso global del transporte marítimo de cabotaje, la Comisión elaboró un informe acerca de cada Servicio Público participante en la actividad, consignándose los avances en la facilitación y los problemas pendientes por solucionar. En cuanto a estos últimos, se sugirieron medidas concretas a ser tomadas por las respectivas jefaturas de Emporchi, Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio Nacional de Salud, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y Policía Internacional.

Cabe hacer notar como un avance concreto en el desarrollo de la actividad del cabotaje, la reciente incorporación al tráfico de cabotaje entre Valparaíso y Punta Arenas, tocando otros puertos intermedios, de una nave portacontenedores y de carga general de alta tecnología.

(2) Servicios subsidiados

Se continúa subsidiando diferentes servicios de transporte marítimo, fluvial y lacustre de las Regiones V, VIII, X, XI y XII, donde este transporte es esencial para el desarrollo económico-social de estas zonas. Para estos efectos se ha privilegiado contratos a largo plazo, focalizando el subsidio hacia los sectores más necesitados, lo que ha dado estabilidad a todos los servicios que sirven numerosas localidades, incrementándose la frecuencia de éstos y mejorando su calidad.

b. Transporte marítimo internacional

En el transporte de comercio exterior, cabe destacar como hecho relevante del año anterior, el establecimiento de una participación bilateral equitativa en el transporte de las cargas consistentes en piezas y partes automotrices y vehículos provenientes de México, por aplicación del principio de reciprocidad, consagrado en nuestra legislación. Así, por decisión de la Comisión establecida en el Artículo 4º de la ley de Marina Mercante, se reservó el 50 por ciento de dichas cargas para naves nacionales.

c. Puertos

(1) Política portuaria

Mediante grupos de trabajo interministeriales, que consultaron opiniones de organizaciones representativas de los principales agentes involucrados en el sector, se dio término a la elaboración de los documentos que contienen un conjunto de proposiciones de política para el sector. Estas cubren los temas sustantivos del desarrollo portuario nacional: un marco competitivo para las inversiones y la operación portuaria; la creación de instrumentos de planificación para el buen uso de los recursos costeros destinados a puertos y la correcta vinculación de éstos con las áreas urbanas adyacentes y las redes de acceso, y la definición de un marco institucional apropiado y eficaz a estos efectos. Este trabajo ha permitido abordar, la definición de una política de desarrollo portuario y la preparación de los cuerpos legales correspondientes, actividad actualmente en ejecución.

(2) Tarificación portuaria

Se concluyó un estudio, financiado con un crédito del Banco Mundial, para diseñar un sistema de tarificación portuaria transparente y predecible, a ser aplicado a los puertos estatales y a los puertos privados de uso público que operen en condiciones monopólicas.

(3) Planta de personal de Emporchi

Se dictó la Ley Nº 19.231, publicada en el Diario Oficial del 11 de agosto de 1993, que fijó una nueva planta de personal para Emporchi, lo cual permitió regularizar la situación de los trabajadores a contrata de la Empresa.

3. Subsector Transporte Aéreo

a. Asuntos nacionales

Se ha continuado aplicando un sistema de libre ingreso al mercado y de libertad tarifaria, que permanentemente está siendo evaluado por la Junta de Aeronáutica Civil, JAC, en cuanto a sus resultados.

Inició su trámite constitucional un proyecto de nueva Ley de Aviación Comercial, que modifica el Estatuto Orgánico de la JAC. El proyecto mantiene la actual política de libre competencia en el transporte aéreo, pero mejora los mecanismos y procedimientos para aplicar el principio de reciprocidad y para asegurar la transparencia del mercado. En cuanto a nacionalidad, modifica sus condiciones, exigiendo capital y control en manos de chilenos para asegurar continuidad y estabilidad en los transportadores aéreos basados en el país. En cuanto al Estatuto Orgánico de la JAC, se modifica la composición del Consejo, a fin de adecuarla al carácter netamente económico que ostenta este organismo.

b. Asuntos internacionales

Se señalan a continuación las principales reuniones bilaterales efectuadas en el año recién pasado, y que contaron con la participación de las respectivas autoridades aeronáuticas:

- Reunión Chile-Brasil, marzo 1993: Se efectuó en Santiago y su objetivo fue buscar fórmulas de acuerdo que permitieran a las empresas bilaterales efectuar tráficos entre el país de la contraparte y terceros países.
- Reunión Chile-Federación Rusa, abril 1993: Se realizó en Santiago con el objeto de negociar un nuevo Convenio Aéreo entre ambos países.
- Reunión Chile-Perú, mayo 1993: Se efectuó en Lima con el objeto de acordar una apertura del transporte aéreo para las empresas de ambos países. Se acordaron rutas abiertas entre el norte de Chile y el sur del Perú.
- Reunión Chile-Estados Unidos, mayo 1993: Se realizó en Washington, a petición de Chile, para analizar los efectos, posiblemente negativos, que podrían tener los nuevos vuelos anunciados por las empresas norteamericanas, en la posición competitiva de las empresas chilenas en la ruta entre Chile y Estados Unidos.

- Reunión Chile-Colombia, julio 1993: Se llevó a cabo en Bogotá con el objeto de acordar una apertura para las empresas aéreas de ambos países en la ruta bilateral y hacia terceros países. Quedó abierta la región sudamericana y varios puntos fuera de esta región.
- Reunión Chile-Australia, agosto 1993: Delegaciones de ambos países se reunieron en Canberra a fin de negociar un Convenio Aéreo entre Chile y Australia que permita a las empresas chilenas acceder a ese país.
- Reunión Chile-Brasil, agosto 1993: Se efectuó en Río de Janeiro con el objeto de lograr un acuerdo que solucione el problema de las restricciones por falta de reciprocidad aplicadas por ambos países a las empresas bilaterales.
- Reunión Chile-Brasil, octubre 1993: Se efectuó en Santiago con el fin de redactar un nuevo Convenio Aéreo que regule el transporte aéreo entre Chile y Brasil.
- Reunión Chile-Paraguay, noviembre 1993: Se realizó en Santiago y se acordó una apertura total entre ambos mercados.
- Reunión Chile-Reino Unido, diciembre 1993: Se llevó a cabo con el objeto de acordar el estatuto en que operarán los servicios recientemente iniciados por British Airways a Chile.
- Reunión Chile-Jamaica, enero 1994: En Kingston se firmó un Convenio Aéreo que regula el transporte aéreo entre Chile y Jamaica.
- Reunión Chile-República Dominicana, febrero 1994: Se llevó a cabo en Santiago y se acordó una apertura para las empresas aéreas de Chile y República Dominicana en toda la región latinoamericana y hacia algunos puntos fuera de la región.

Entre las reuniones multilaterales destacan:

- Reunión de la OACI, Quito, abril 1993: La Junta de Aeronáutica Civil participó, en representación del Gobierno de Chile, en un seminario sobre Criterios para la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, organizado por la Organización de Aviación Civil Internacional. En este seminario participaron las autoridades aeronáuticas de todos los países latinoamericanos y se revisó la situación del transporte aéreo en el mundo.
- Reuniones de la CLAC: La Junta de Aeronáutica Civil participó, en representación del Gobierno de Chile, en dos reuniones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil: Grupo de Expertos en Costos y Tarifas, GECOT, Río de Janeiro, mayo 1993; y en la Séptima Reunión Conjunta GEPTA/GEJ y 39º Comité Ejecutivo de la CLAC, Montevideo, julio 1993.
- Séptima Reunión de Acuerdo de Rotación, Asunción, septiembre 1993: A esta reunión concurren los seis Estados miembros del Acuerdo de Rotación de Santiago, que tiene por objeto coordinar la participación de este grupo de países en la OACI, especialmente en cuanto a su representación en el Consejo de esa organización.

c. Tráfico aéreo

El transporte aéreo de pasajeros y carga, nacional e internacional, continuó su expansión en 1993 a tasas significativas. Cabe destacar especialmente el alto incremento del tráfico de carga doméstica y el equilibrio del ritmo de expansión alcanzado en el tráfico internacional entre empresas chilenas y extranjeras, tanto en pasajeros como en carga, como se aprecia en el cuadro siguiente.

Tráfico aéreo 1992-1993

(En millones)

TRAFICO	1992	1993	Variación por ciento
Doméstico:			
Pax.-Km.	1.187,9	1.468,3	23,6
Ton.-Km.	17,4	23,6	35,8
Internacional:			
Pax.-Km.	5.949,5	6.819,9	14,6
Chilenas	2.114,7	2.425,3	14,7
Extranjeras	3.834,8	4.393,6	14,6
Ton.-Km.	737,2	843,8	14,4
Chilenas	468,5	529,7	13,0
Extranjeras	268,7	314,1	16,7

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Empresa de los Ferrocarriles del Estado, EFE

En el transcurso del año 1993 la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, EFE, puso en marcha diversas iniciativas para su recuperación, en el marco de las disposiciones de la Ley N° 19.170 de 1992, que modificó la ley orgánica de la empresa, cuyo nuevo texto refundido, coordinado y sistematizado quedó fijado por el DFL N° 1/93 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En marzo de 1993 asumió sus funciones el gerente general y se reestructuró el equipo gerencial en su conjunto, medida que se complementó posteriormente con una adecuación orgánica para enfrentar en mejor forma los desafíos de esta nueva etapa de EFE.

Entre las acciones principales llevadas a cabo en este período, se puede señalar la elaboración del Plan Trienal de Desarrollo 1994-1996, el que fue aprobado por el gobierno mediante el DS N° 146 de Transportes, publicado en el Diario Oficial del 30 de septiembre de 1993.

a. Volumen de transporte

Durante 1993, la Empresa de Ferrocarriles del Estado transportó una cantidad levemente superior de pasajeros a la del año anterior, pero con una disminución de 7,1 por ciento de los pasajeros-km. Esto se debe al crecimiento del transporte de pasajeros de corta distancia, cuya competitividad con los buses es mucho mayor que en el caso de los servicios de larga distancia.

En cuanto a carga, se transportó un volumen de carga similar al del año anterior, pero con una disminución de un 5,8 por ciento en las toneladas-km. Esto refleja una disminución de la distancia media, proceso que viene ocurriendo desde 1990 producto de cambios en la estructura de la demanda.

En el cuadro siguiente se resume el volumen de transporte efectuado por la Empresa en los últimos tres años:

	1991	1992	1993
Carga			
Miles de toneladas	4.999	5.835	5.827
Millones de ton.-km.	1.369	1.439	1.355
Pasajeros			
Miles de pasajeros	9.824	9.508	9.563
Millones de pas.-km.	1.123	1.008	936

b. Situación financiera

Durante el transcurso de 1993 la situación financiera continuó siendo crítica, con una limitación de recursos que afectó directamente la competitividad de la Empresa. Los ingresos de la operación disminuyeron en términos reales con respecto al año anterior en un 5,7 por ciento, por las razones antes señaladas. No obstante, la pérdida operacional disminuyó de \$22.167 millones a \$10.585 millones debido, en su mayor parte, a la disminución de los cargos por depreciación resultantes de la retasación de activos efectuada por la EFE durante 1993, en conformidad con lo establecido en el DFL 1/93, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En cuanto a ingresos no operacionales y a pasivos, cabe destacar, primero, que durante 1993 el volumen de venta de activos alcanzó a \$1.985 millones, los que generaron una utilidad sobre su valor libro, de \$1.275 millones; y segundo, una disminución de la deuda total de largo plazo de US\$4,5 millones.

Por lo expuesto, la pérdida total del ejercicio disminuyó en un 46,3 por ciento con respecto al año anterior, alcanzando a \$14.089 millones.

c. Plan trienal

Durante el año 1993, la Empresa elaboró el primer Plan Trienal de Desarrollo, el cual fue discutido con las autoridades de gobierno y finalmente aprobado mediante el Decreto Supremo N° 146/93 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En este decreto, el gobierno reconoce el problema de la desigualdad de trato entre la infraestructura vial y la infraestructura ferroviaria, y se compromete a incluir anualmente en el proyecto de ley de presupuesto una compensación fiscal a EFE para paliar esta desigualdad, lo que fue aprobado por el Congreso para el presente año.

Las acciones emprendidas por la Empresa durante 1993 se enmarcan dentro de las estrategias establecidas en dicho Plan. Las acciones más importantes se describen brevemente a continuación.

d. Privatización de los servicios de carga

Durante 1993, la Empresa inició la preparación de todos los antecedentes y requerimientos, legales y contractuales, para la licitación de su servicio de carga, para lo cual se adoptaron las siguientes acciones:

- Creación de la empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., Fepasa, con la participación del Fisco (1 por ciento) y de la EFE (99 por ciento). La licitación comprende el 51 por ciento de las acciones de esta empresa.
- Preparación de los contratos y reglamentos que regirán las relaciones entre EFE y la futura Fepasa privada. Por tratarse de una experiencia con muy pocos precedentes en otros ferrocarriles del mundo, esta labor ha sido sumamente compleja y ha requerido una gran cantidad de recursos profesionales.
- Preparación de las bases para la precalificación de los potenciales interesados en la licitación. El llamado a precalificación se efectuó en enero reciente, esperándose completar el proceso en julio de este año.

e. Recursos humanos

Durante 1993 se llevó a cabo el proceso de negociación colectiva que incluyó al 97 por ciento del personal de la Empresa (exceptuando al Ferrocarril de Arica a La Paz), agrupado en 25 sindicatos y 13 grupos negociadores.

El proceso se desarrolló en un contexto general de cooperación y respeto, lo que permitió administrar con racionalidad y objetividad el esquema de remuneraciones y beneficios del personal dentro del marco de las limitadas posibilidades económicas de la Empresa.

Los acuerdos adoptados entre las partes permitieron finalmente apoyar el proceso de modernización comprometido con el gobierno, al incorporarse mecanismos de incentivos asociados a incrementos de ingresos, economías de gastos, aumentos de productividad, excelencia del desempeño laboral, innovación y creatividad.

De acuerdo a las metas de reducción de personal establecidas en el Plan Trienal, durante 1993 se efectuaron diversos estudios organizacionales y dotacionales, los que permitieron el egreso de 674 trabajadores con arreglo al esquema de indemnizaciones establecido en la Ley N° 19.170, a partir de mayo de 1993.

Considerando los egresos por otras causales, la dotación de personal de la EFE se redujo de 6.604 al 31 de diciembre de 1992 a sólo 5.735 al 31 de diciembre de 1993.

f. Gestión de activos

Durante 1993 se creó la División de Administración de Activos, con el objeto de abordar en forma centralizada, coordinada y ordenada, actividades que anteriormente estaban dispersas en diversas reparticiones de la EFE, todas ellas relacionadas con la explotación comercial de sus bienes inmuebles.

El desarrollo de esta gestión se ha orientado a generar recursos inmediatos a través de la venta de activos menores y al desarrollo de grandes proyectos inmobiliarios en asociación con el sector privado, para asegurar un flujo futuro continuo de recursos a la EFE y aumentar el valor de los terrenos de la EFE incluidos en ellos.

g. Inversiones de rehabilitación

En marzo de 1993 se terminó de protocolizar el Acuerdo de Préstamo N° CH-P3, a través del cual la OECF de Japón otorga a la EFE un crédito, en condiciones muy favorables, para el financiamiento del 75 por ciento de las inversiones de la fase III contempladas en el Plan Trienal.

En conformidad con los requisitos del préstamo, se contrataron servicios de consultoría internacional para el seguimiento y supervisión del proyecto. Con dichos consultores, se procedió a la revisión completa del contenido de los subproyectos y a la preparación de las bases de licitación, que deben ser aprobadas por la OECF, para la adquisición de los materiales y servicios que el plan contempla.

Debido a que sólo se pudieron iniciar en 1994 las inversiones con financiamiento japonés, se desarrollaron previamente dos planes de emergencia (fases I y II de las inversiones del Plan Trienal) para resolver las situaciones más críticas de mantenimiento y operación de la EFE. La ejecución del primero de ellos, iniciada a fines de 1992 con recursos otorgados por la Ley Nº 19.170 (\$2.280 millones), finalizó a mediados de 1993, mientras que el segundo, por un monto de \$2.500 millones financiado con emisión de bonos, se inició en julio de 1993, habiéndose comprometido prácticamente en su totalidad ese monto a comienzos de 1994.

h. Proyecto de instalación de fibra óptica

Durante 1993 se suscribió un contrato con la empresa Chilesat, que permite a esta última instalar su fibra óptica en la postación que la EFE mantiene a lo largo de sus vías. A cambio de ello, la EFE dispondrá de cuatro hilos de dicha fibra para su uso interno, lo que le significará considerables economías en sus costos de transmisión de información y un adelanto tecnológico muy importante para hacer frente a la futura demanda de trenes.

La instalación de la fibra se inició en el segundo semestre del año y atenderá a todas las estaciones importantes de la línea central (Valparaíso a Puerto Montt) y de algunos ramales.

2. Empresa Portuaria de Chile, Emporchi

a. Movimiento de cargas

Emporchi movilizó durante 1993 un tonelaje total de 16.445.528 toneladas, lo que representa una disminución de 2,4 por ciento en relación al año 1992, en el que se transfirieron 16.852.556 toneladas. El principal motivo de esta disminución anual es el decremento observado en las exportaciones (-8 por ciento), a lo que se agrega la baja obtenida por la carga en tránsito (-15 por ciento); compensando estas disminuciones la importación aumentó en un 8 por ciento. El cabotaje no presentó grandes variaciones, con lo que aumentó su participación en el total movilizado (9 por ciento).

Los productos de mayor incidencia en las exportaciones que sufrieron bajas significativas fueron: Chips (-41 por ciento) y Fruta (-6,5 por ciento). El tránsito internacional afectado fue el boliviano, el que disminuyó en un 10 por ciento. En la importación, el rubro de mayor participación que obtuvo un incremento destacable fue el industrial (aproximadamente 8 por ciento).

b. Aspectos financieros

Emporchi generó ingresos en 1993 por \$30.871,7 millones, lo que representa una disminución de 3,3 por ciento en términos reales con respecto a los ingresos de 1992. La utilidad del ejercicio ascendió a \$6.925,8 millones, inferior en 14,8 por ciento a la del período precedente. Durante 1993, Emporchi efectuó aportes al Fisco por \$4.658,7 millones superiores en un 17,5 por ciento a los del año precedente.

c. Proyectos de infraestructura

Proyectos de Inversión. Continuaron ejecutándose los estudios y proyectos de inversión que están incorporados en el subsector portuario del Proyecto de Infraestructura de Transporte del gobierno, que se financia parcialmente con un crédito del Banco Mundial (Convenio de Préstamo 3426.-CH).

En este contexto, cabe destacar que en el mes de febrero recién pasado se inauguró la construcción de los Sitios 1 Sur y 2 del Puerto de San Antonio, lo que, junto con el Sitio 3 aún en ejecución, forman parte del plan de reconstrucción de los puertos de la V Región. El costo total de los tres sitios, que incluye otras obras, es de 69,1 millones de dólares.

d. Relaciones internacionales

En el marco de la política de apertura al exterior fijada por el gobierno, Emporchi se ha empeñado en un vasto programa de relaciones internacionales que comprende la participación en foros internacionales, asesorías a países amigos, suscripción de acuerdos de cooperación bilateral e intercambio de información de interés mutuo.

Cabe destacar a este respecto los siguientes hechos relevantes:

Se ratificó la permanencia de la Asociación de Autoridades Portuarias Americanas, AAPA, organización no gubernamental creada en Estados Unidos en 1912 y formada por 120 Autoridades Portuarias Corporativas, entre ellas Emporchi. El director de Emporchi fue elegido presidente de la Junta Directiva de la AAPA por el período 1993/94, siendo el primer sudamericano que alcanza el máximo cargo de la organización desde su fundación.

En la VIII Conferencia Portuaria Interamericana celebrada a fines de 1993, en San Pedro Sula, Honduras, se constituyó el Comité Técnico con once miembros. En aquella oportunidad se eligió por unanimidad como Presidente del Comité al Gobierno de Chile, que estuvo representado por el Director de Emporchi.

3. Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes

Se indican a continuación los aspectos más relevantes del trabajo de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión, Sectra, durante el año 1993:

a. Tercer programa de inversiones en vialidad urbana

Con miras a evitar una discontinuidad de la inversión en vialidad urbana, se elaboró durante 1993 un nuevo Programa de Inversiones con la cartera de proyectos terminados que no contaban con financiamiento y con proyectos correspondientes a estudios en ejecución en ese período. Ello considerando que en septiembre de 1993 vencía el plazo para iniciar proyectos con cargo al programa BID 559, y que el crédito BIRF 3028 termina a fines de 1995. El programa fue sometido a la consideración del Comité de Ministros y aprobado en julio de 1993.

b. Planes de desarrollo de los sistemas de transporte urbano de Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción

La Secretaría Ejecutiva se abocó a elaborar una proposición de planes de desarrollo para los tres centros urbanos de mayor importancia en el país: Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción. El trabajo se encuentra bastante avanzado y se puede considerar casi concluido lo relativo al Gran Valparaíso y Gran Concepción. El plan de Santiago es bastante más complejo y se encuentra aún en desarrollo.

c. Vialidad para buses (incentivos físicos y operacionales) y ciclovías

Sobre estos temas se ha preparado dos documentos de trabajo:

- El documento relativo a la vialidad para buses tiene una definición de dispositivos viales y medidas de gestión útiles para mejorar la operación de la locomoción colectiva, un catastro de las características geométricas básicas de los principales ejes de transporte vial de Santiago y un análisis de la aplicabilidad, a estos ejes, de las medidas definidas.
- El documento sobre las ciclovías entrega elementos básicos para analizar la creación de una red ciclovial en Santiago. En él se analizan aspectos tales como el costo aproximado de construcción y ciertas recomendaciones en cuanto a su diseño.

Aparte de lo mencionado, la Sectra tuvo significativa intervención en otras materias informadas en otros acápite anteriores, como es el caso del proyecto Línea 5 del Metro, proyectos de vías segregadas para locomoción colectiva, la definición de la política portuaria y otros.

B. SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES

NIVEL CENTRAL

Durante este período, se concentraron los esfuerzos en tareas de mayor significación, dirigidos a la orientación, regulación y supervisión del sector. Así también se continuó con responsabilidades de fomento y representación ante los organismos internacionales. Estas gestiones estuvieron circunscritas al marco general de políticas del gobierno, en el sentido de generar las mejores condiciones para incrementar la competencia en esta área y sustentar las bases de una mayor confianza para las inversiones futuras. En esta acción, dadas las funciones propias del Ministerio, se destaca el esfuerzo en obtener éxito en las gestiones de orden legislativo, acción que contó con el máximo apoyo e interés del gobierno y sector privado para su cumplimiento. Se indican a continuación las principales actividades desarrolladas.

a. Acciones administrativas. Mejoramiento de la gestión

Se avanzó en el aumento de la capacidad de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, para atender la demanda creciente de nuevos requerimientos generados en el sector. Se destacan las siguientes iniciativas:

- Se instalaron dos Estaciones de Comprobación Técnica de Emisiones en las ciudades de Concepción y Antofagasta. Estas ayudan a mejorar la obtención de información del espectro radioeléctrico en dichos lugares en el área de jurisdicción de la Estación.

- Se dio término al estudio, desarrollado entre la Subsecretaría de Economía y la Subsecretaría de Telecomunicaciones, denominado “Estudio para el mejoramiento de la gestión de la Subsecretaría de Telecomunicaciones”. Su principal objetivo es proponer un adecuado cuerpo legal y administrativo, enmarcado en una estructura orgánica eficiente desde el punto de vista de su funcionalidad y capacidad para actuar como organismo administrador, regulador, normativo y fiscalizador del sector telecomunicaciones en el país.
- Se capacitó al personal, tanto profesional como técnico y administrativo con el propósito de aumentar la capacidad de los recursos humanos, para el cumplimiento de las funciones propias de la Subsecretaría de Telecomunicaciones.
- Se realizó un proyecto de microfilmación del archivo central de la Subsecretaría de Telecomunicaciones.
- Se realizó un estudio para identificar las fuentes de información para la planificación estratégica en la Administración Chilena de Telecomunicaciones, que dará lugar al establecimiento de bases de datos adecuadas, para ayudar a la toma de decisiones en los niveles jerárquicos superiores.
- Se realizó un diagnóstico sobre criterios de formación y capacitación en el sector de las telecomunicaciones, para recopilar información atinente a las principales necesidades del sector, como también del usuario final. Para ello se contó con la destacada participación y aporte de instituciones, agrupaciones sociales, universidades, institutos y empresas privadas del sector.

b. Acciones sociales. Las telecomunicaciones y el desarrollo social

En telecomunicaciones rurales, se iniciaron dos estudios conjuntamente entre el Ministerio de Planificación y Cooperación y la Subsecretaría de Telecomunicaciones, cuyo propósito es avanzar en la implantación de nuevos criterios para la asignación de recursos y evaluación de proyectos de telecomunicaciones rurales. Estos estudios se denominan “Actualización de la metodología de evaluación de proyectos de telefonía rural” y “Estudio de la demanda por servicio telefónico en localidades rurales”, y su término está previsto para el curso del primer semestre de 1994.

Fue creado un Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, por disposición de la Ley Nº 19.302 promulgada en marzo de 1994 (denominada Ley III-A), que introduce modificaciones a la Ley Nº 18.168, Ley General de Telecomunicaciones. Ello permitirá asignar recursos estatales u otros para aumentar la cobertura del servicio público telefónico en áreas rurales y urbanas de bajos ingresos, con baja densidad telefónica.

Se realizó un análisis de los resultados sobre los subsidios otorgados en telefonía rural de los últimos años, para proponer mejoras y salvaguardas en los financiamientos futuros en esta área.

c. Acciones legislativas y normativas

(1) Adecuaciones legislativas

A principios de 1994 se promulgaron dos importantes cuerpos legales que introdujeron modificaciones a la Ley General de Telecomunicaciones.

- Ley Nº 19.277 de 20 de enero de 1994 (Ley II). Esta modificación determina que el uso y goce de frecuencias del espectro radioeléctrico será de libre e igualitario acceso por medio

de concesiones, permisos o licencias de telecomunicaciones, esencialmente temporales, otorgadas por el Estado.

Establece, además, que las concesiones de servicios de telecomunicaciones de libre recepción o de radiodifusión, se otorgarán por concurso público. También define una nueva subcategoría de servicio de radiodifusión de mínima cobertura.

- Ley Nº 19.302 de 10 de marzo de 1994 (Ley III-A). La segunda modificación a la Ley Nº 18.168 durante el presente año, establece el sistema multiportador discado, que permitirá implantar la libre competencia en el segmento de Larga Distancia Nacional e Internacional en el servicio público telefónico.

Asimismo, crea el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones por un período de cuatro años que será financiado con los aportes que se consignen anualmente en la Ley de Presupuesto de la Nación y otros aportes.

Además, establece sanciones y multas a los concesionarios de servicio público telefónico que contravengan la ley o sus reglamentos, pudiendo la Subsecretaría suspender la prestación del servicio.

Como consecuencia de las Leyes antes citadas, se ha iniciado la ejecución de los siguientes reglamentos:

- Multiportador discado
- Control del multiportador discado
- Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones
- Radiodifusión sonora que incluye las de baja cobertura
- Proyecto de Ley de Superintendencia de Telecomunicaciones. Se preparó y se encuentra actualmente en etapa de revisión el proyecto de ley que crea la Superintendencia.

(2) Desarrollo normativo

Se han elaborado diversas normas y reglamentos prioritarios para el sector de las telecomunicaciones, encontrándose algunas ya terminadas y otras en proceso de estudio y revisión. Entre las más relevantes se consideran las siguientes:

- Modificación al reglamento general de servicio telefónico.
- Reglamento para la homologación de equipos terminales que se conecten a las redes públicas de telecomunicaciones.
- Normas de homologación para centrales PABX, multilíneas y módems.
- Norma para el cálculo de la zona de servicio de estaciones de radiodifusión sonora que operan en la banda por ondas hectométricas comprendidas entre 88 MHz y 108 MHz.

d. Concesiones públicas

En este período se otorgaron diversas concesiones de servicio público, destacándose algunas por su mayor aporte al desarrollo del sector:

- Concesiones de telefonía celular, las que hoy cubren desde La Serena hasta Puerto Montt, solucionando problemas de aislamiento que afectaban a nuestro país, específicamente en las zonas rurales.

- Tres concesiones de Centros de Conmutación Internacional, CCI, lo que permitió aumentar a seis los potenciales operadores de larga distancia, favoreciendo la competencia en el sector. Asimismo, dos de estas concesiones contemplan la instalación de un total de tres estaciones terrenas que mejorarán las comunicaciones satelitales del país.
- Concesiones cuyo medio de transmisión es la fibra óptica, tanto para enlaces terrestres, como para enlaces submarinos, con tendidos entre La Serena y Valdivia y hacia la frontera con Argentina en el Paso Los Libertadores, quedando así nuestro país al mejor nivel de adelanto tecnológico en esta materia.

e. Tarifación

De acuerdo a la Ley General de Telecomunicaciones, ha correspondido fijar tarifas a aquellos servicios de carácter monopólico, que abarcan la telefonía básica y, en algunos aspectos, la provisión de los servicios prestados por los concesionarios de servicios intermedios. La Ley III-A, recientemente promulgada, permite mejorar en diversos aspectos el proceso de fijación de tarifas a los servicios mencionados.

Durante el período 1993, se ha avanzado en el proceso de fijación de las tarifas de la Compañía de Teléfonos de Chile, el que ha concentrado una gran cantidad de recursos en un profundo diagnóstico de la situación de dicha empresa y de la telefonía en general en nuestro país. Este proceso, en su primera etapa, debe culminar con la entrada en vigencia del correspondiente decreto tarifario de la Compañía de Teléfonos de Chile.

f. Aspectos internacionales

Teniendo presente la función que debe cumplir la Administración Chilena de Telecomunicaciones, se han realizado acciones para internalizar los cambios que a nivel internacional se producen, tanto por la gestión propia de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT, como en los acuerdos y recomendaciones para adoptar normas técnicas que aporten al desarrollo de las redes mundiales de telecomunicaciones.

Especial importancia ha tenido la participación de la Subsecretaría en el área de desarrollo de las telecomunicaciones, área que preferentemente ocupa la atención de la comunidad internacional durante el presente decenio, situación demostrada en la reciente Conferencia Mundial para el Desarrollo de las Telecomunicaciones (marzo 1994, en Buenos Aires) y en la Asamblea de la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (febrero 1994, en Montevideo).

ENTIDAD DEPENDIENTE

Empresa de Correos de Chile

Los esfuerzos principales se dedicaron a continuar con la aplicación del Plan de Modernización que se ha fijado la Empresa.

Este plan ha significado una inversión de 1.000 millones de pesos en el año 1993 y se han programado montos similares para 1994 y 1995.

El plan comprende varios proyectos, que se encuentran en diversas fases de ejecución. Los más relevantes son los que se reseñan a continuación:

a. Plan de Desarrollo Informático

Contempla, entre otros, el Sistema de Informatización de Ventanilla, SIV, sistema que permite la admisión computarizada de la correspondencia, mejorando la calidad del servicio y permitiendo un mejor control interno.

En la actualidad el Proyecto SIV se encuentra ejecutado en un 100 por ciento en relación a la instalación de las ventanillas multipropósito, quedando pendiente para este año la realización del subproyecto comunicación y seguimiento. Su ejecución contempla una cobertura nacional que alcanza el 90 por ciento del tráfico total.

La ejecución del programa de informatización constituye la plataforma base para el desarrollo y lanzamiento de nuevos productos y para subsanar problemas de calidad de gestión en forma global.

b. Plan Nacional de Distribución

Este proyecto comienza su tercera fase y tiene por objetivo principal mejorar los tiempos de distribución a través de la racionalización del trabajo y la entrega de elementos de apoyo y equipamiento a carteros.

c. Proyecto de Mecanización y Automatización de la Clasificación

Tiene por objetivo mejorar la calidad del servicio en lo que concierne a los procesos de clasificación de los envíos y al mismo tiempo permitir una mayor capacidad de procesamiento de altos volúmenes de tráfico.

d. Programa de Participación Laboral

El objetivo principal es propiciar la participación de los trabajadores en el desarrollo de la Empresa, aumentar su compromiso y mejorar los niveles de productividad.

II. CONDICION ACTUAL DEL MINISTERIO

A. FUNCIONES DEL MINISTERIO

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

NIVEL CENTRAL

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;
- 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.

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.

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

- Determinar las redes viales básicas en cada comuna del país.

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.

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.

Al amparo de la Ley Nº 18.696, modificada por la Ley Nº 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.

Al amparo de la Ley Nº 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.

Según Instructivo Presidencial Of. Segpres D.EJ. R Nº 17.880/15 de 26.06.90:

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

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Empresa de los Ferrocarriles del Estado

El objeto social de la Empresa, según el DFL Nº 1 de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de su ley orgánica es establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transportes complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. Asimismo, podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña.

2. Empresa Portuaria de Chile

Según DFL Nº 290 de 1960, modificado por las Leyes Nº 18.769, de 1989, y Nº 18.966, de 1990, las funciones de Emporchi son explotar, administrar y conservar los puertos que determine el Presidente a petición del Director, almacenar la carga y planificar la labor portuaria, decidiendo el mejor uso de los recintos de los puertos.

3. Junta de Aeronáutica Civil

Según DFL Nº 241 de 1960 y DL Nº 2.564 de 1979, las funciones de la JAC son las siguientes: 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, y establecer y controlar los seguros de aeronaves comerciales.

4. Comisión de Planificación de Inversiones en infraestructura de Transporte, Sectra

Las funciones de Sectra, según Instructivo Presidencial Of. Segpres D.EJ. R N° 17.800/15 de 26.06.90, son: 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; y 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 entre las etapas de concepción, evaluación y ejecución de estos planes y proyectos.

SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES

NIVEL CENTRAL

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.

Sus funciones y atribuciones, se encuentran estipuladas en el DL N° 1.762, de 1977, y en la Ley N° 18.168 de 1982 y sus sucesivas modificaciones. Cabe mencionar entre las principales, las siguientes:

- 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 la Empresa de Correos de Chile y el gobierno.

ENTIDAD DEPENDIENTE

Empresa de Correos de Chile

La Empresa de Correos de Chile fue creada mediante el DFL N° 10 de 1982, como empresa estatal de administración autónoma y patrimonio propio. 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 a que tienen derecho, sin discriminación alguna, todos los chilenos.

B. RECURSOS DEL MINISTERIO

1. Situación del personal

Cuadro 1.

SERVICIO	Dotación Máxima Autorizada
Subsecretaría de Transportes	185
Subsecretaría de Telecomunicaciones	133
Junta de Aeronáutica Civil	19
TOTAL	337

2. Situación presupuestaria

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

	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92	Gasto Efectivo 31.12.93
GASTOS DE OPERACION			
Gasto en Personal	872.279	1.132.664	1.474.797
Transferencias Corrientes	561.437	544.815	1.037.936
Otros Gastos Corrientes	371.970	593.744	552.286
GASTO EN INVERSION			
Inversión Real	133.969	240.055	477.104
TOTAL GASTOS	1.939.655	2.511.278	3.542.123

Nota: Comprende Subsecretaría de Transportes, Subsecretaría de Telecomunicaciones y Junta de Aeronáutica Civil.

ENTIDADES DEPENDIENTES

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3. (en millones de pesos de cada año)

	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92	Gasto Efectivo 31.12.93
GASTOS DE OPERACION	24.414.800	31.534,400	37.378,800
Gastos en Personal	11.635.500	14.382,100	16.201,500
Transferencias Corrientes	3.289.900	6.738,400	4.041,200
Otros Gastos Corrientes	9.489.400	10.413,900	17.136,100
GASTOS EN INVERSION	641,600	4.920,900	2.320,700
Inversión Real	641,100	502,000	779,400
Inversión Financiera (*)	500	4.418,900	1.531,300
Transferencia de Capital	—	-	10,000
Otros Gastos en Inversiones	—	-	-
SUBTOTAL GASTOS	25.056,400	36.455,300	39.699,500
SERVICIO DE DEUDA	4.020,200	6.302,200	9.407,100
TOTAL GASTOS	29.076,600	42.757,500	49.106,600

(*) Inversión financiera neta, colocaciones financieras menos rescates.

Empresa Portuaria de Chile

Cuadro 4. (en miles de pesos de cada año)

	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92	Gasto Efectivo 31.12.93
GASTOS DE OPERACION			
Gastos en Personal	4.783.145	6.295.549	7.588.087
Transferencias Corrientes	13.073.486	10.571.011	16.041.819
Otros Gastos Corrientes	2.698.786	3.387.481	4.461.143
GASTOS EN INVERSION			
Inversión Real	2.580.621	2.193.304	1.705.566
Inversión Financiera	1.694.567	4.856.882	3.195.115
Transferencias de Capital	-	5.560.356	5.861.953
Otros Gastos en Inversiones	110.485	-	-
TOTAL GASTOS	24.941.090	32.864.583	38.853.683

Empresa de Correos de Chile

Cuadro 5. (en millones de pesos de 1993)

	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92	Gasto Efectivo 31.12.93
GASTOS DE OPERACION			
Gastos en Personal	18.651	21.278	24.384
Transferencias Corrientes	8.862	10.818	12.509
Otros Gastos Corrientes	6.153	6.685	7.552
GASTOS EN INVERSION			
Inversión Real	3.636	3.775	4.323
Inversión Financiera	449	1.010	1.015
Transferencia de Capital	449	1.010	1.015
Otros Gastos en Inversiones	-	-	-
TOTAL GASTOS	19.100	22.282	25.399