

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 han orientado fundamentalmente a continuar la superación de los problemas de déficit de inversión y de mantenimiento de la infraestructura de transporte, de carencia de reglamentación y de control en la provisión de los servicios de pasajeros y de carga, de deterioro de los servicios ferroviarios y, en general, de ineficiente funcionamiento del transporte público con sus secuelas de contaminación ambiental, congestión e inseguridad. La corrección de las distorsiones en este importante sector era necesaria no sólo por las ineficiencias económicas que producían y su impacto directo en la calidad de vida, sino también considerando las perspectivas de desarrollo económico y social, en que los sistemas de transporte juegan un rol fundamental.

Las actividades desarrolladas y por desarrollar en el futuro se plantean a la luz de los principios de eficiencia económica en la utilización de los recursos, dejando actuar libremente el mercado con reglas del juego claras y transparentes, precios por utilización de la infraestructura que reflejen los costos de mantenimiento y provisión y, cuando el mercado no funcione adecuadamente, introduciendo correcciones vía subsidios o mecanismos restrictivos, como la licitación de recorridos urbanos; equidad, procurando condiciones equitativas de competencia; condiciones de seguridad, a través de normas técnicas, legislación y control, y protección del medio ambiente.

En el contexto indicado, se desarrolló las actividades que se describen a continuación.

1. Subsector Transporte Terrestre

a. Transporte urbano

Las acciones se orientaron principalmente al ordenamiento y agilización de la circulación en el transporte urbano y a la reducción de los niveles de contaminación ambiental originados por la locomoción colectiva. Las principales actividades desarrolladas con tal fin son las siguientes:

(1) Licitación de vías del centro de Santiago

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

El proceso de licitación de las vías céntricas contó con la participación masiva de los empresarios del transporte público de Santiago. Entre más de 350 proponentes se adjudicaron 265 concesiones que dieron lugar a igual número de contratos entre el ministerio y los representantes de los servicios adjudicados. Como resultado de la licitación de vías, el crecimiento inorgánico del parque de vehículos se ha detenido, produciéndose una notoria renovación sin ningún apoyo crediticio del Estado. De 13 mil buses existentes en 1990, el parque se ha reducido a 11.500 vehículos, con un promedio de edad notoriamente menor gracias a la fuerte renovación del material rodante.

El sistema se puso en marcha en octubre de 1992, cambiando de denominación y de número identificatorio 265 líneas. El 80 por ciento de ellas bajaron sus tarifas y no menos de ochenta líneas fuera del sistema licitado cambiaron completamente su recorrido. En términos reales, la política del ministerio ha significado una disminución del 40 por ciento del valor de la tarifa, en relación con el inicio del período (marzo 1990-abril 1993).

(2) Control de emisiones de fuentes móviles (automóviles y buses):

- Normas de emisiones para automóviles nuevos: en septiembre de 1992, con la publicación en el Diario Oficial del Decreto N° 211, entró en vigencia una nueva normativa sobre emisiones para vehículos motorizados livianos de menos de 2.700 kilos de peso bruto vehicular que ingresan al parque (automóviles, furgones y camionetas livianas). Lo dispuesto en esta norma implica la incorporación de sistemas anticontaminantes en estos vehículos, entre otros, el convertidor catalítico.

Se dispuso la entrega de un autoadhesivo de color rojo a los vehículos que no cumplan con esta norma y uno de color verde para los que la cumplan. Para aquéllos que no cumplan con la norma se establece la prohibición de circular en la Región Metropolitana, V y VI Regiones, salvo en fechas de excepción relacionadas con actividades turísticas.

- Normas de emisiones para buses de locomoción colectiva: durante 1992 entraron en vigor nuevas normas de emisión para los buses y taxibuses de la locomoción colectiva de Santiago, que implican una reducción drástica de los niveles máximos permitidos al comienzo del gobierno. Se estableció un programa paulatino de reducción de los niveles de emisión que desde el 1 de enero de 1993 reduce a un máximo de 12 por ciento la opacidad permitida a

la salida del tubo de escape de los buses (humo). Como referencia, al inicio del actual gobierno ese valor máximo era de 34 por ciento.

No es posible cuantificar exactamente el efecto de esta reducción, pero se estima que superaría el 30 por ciento si se la compara con la situación de marzo de 1990, incluyendo la salida de los 2.600 buses y taxibuses más antiguos a principios de 1991. Esta estimación está respaldada por las estadísticas que mantiene la Comisión Especial de Descontaminación de Santiago, que muestran que los índices de material particulado han estado disminuyendo persistentemente desde 1990 y que la magnitud de la disminución en la ciudad es de alrededor de 15 por ciento.

(3) Sistema de control centralizado de semáforos para Santiago.

Se llamó a licitación el proyecto denominado Construcción de un sistema de control de área de tráfico para la ciudad de Santiago. Para estos efectos, la ciudad se subdividió en dos partes, correspondiendo una al área oriente y suroriente (comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea, Ñuñoa, La Reina, Macul, Peñalolén, La Florida y Puente Alto) y la otra al resto de la ciudad.

El proyecto consiste en el desarrollo de un sistema centralizado, que controlará desde varios computadores la operación de los aproximadamente mil semáforos existentes en la ciudad, permitiendo sincronizar remota y automáticamente todos los cruces semaforizados, supervisar el correcto funcionamiento de los controladores y luces de los semáforos y, eventualmente, utilizar posteriormente técnicas modernas de control dinámico en ciertas áreas de la ciudad. Se contempla también la instalación de otros sistemas complementarios como un panel de control, un sistema de circuito cerrado de televisión que permitirá monitorear el funcionamiento de 20 de los cruces más conflictivos de la ciudad, rediseño de intersecciones, el uso de un sistema de demarcación termoplástica para demarcar los cruces con mayores problemas de seguridad y un sistema de señalización variable en la avenida Andrés Bello (como experiencia piloto).

La ejecución del proyecto debería iniciarse en mayo de 1993 y su plazo de ejecución es de dos años y medio.

(4) Desarrollo de sistema de tarificación vial urbana

El proyecto de ley correspondiente ha encontrado dificultades para su aprobación en su primer trámite en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. Sigue siendo incluido en tabla, pero otros mensajes del Ejecutivo han tenido prioridad. 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.

(5) Puesta en marcha del proyecto de la línea 5 del Metro de Santiago

Durante 1992 se constituyó un comité de ministros para el Proyecto Línea 5 del Metro de Santiago, presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. El Ministerio ha tenido una importante participación en la preclasificación de proveedores del material rodante y en la licitación para la provisión de los trenes, en conjunto con la Gerencia Línea 5 del Metro y con la

Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura, Sectra. El Comité tomó la determinación definitiva del trazado de la línea (que unirá La Florida con Plaza Baquedano), para entrar a continuación a la etapa de los estudios de ingeniería y posterior realización de las obras.

b. Transporte terrestre interurbano

(1) Transporte ferroviario

El logro más significativo alcanzado en 1992 fue la aprobación y promulgación de la Ley Nº 19.170, que modificó el Estatuto Orgánico de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, contenido en el DFL Nº 94 de 1960, y con ello la constitución del directorio de la misma y el inicio del proceso de rehabilitación de los ferrocarriles, que habían llegado a un nivel de gran deterioro.

En noviembre de 1992, el directorio asumió formalmente sus funciones, las que corresponden al ejercicio de la administración de la empresa con las más amplias facultades, exceptuándose sólo la de constituirla en aval y efectuar donaciones. La gerencia general ejecuta las tareas que emanen de los acuerdos del directorio, así como aquéllas rutinarias de la administración, y además ejerce las facultades que el directorio expresamente le delegue.

En los primeros meses de su gestión el directorio definió una agenda programática que fija los temas claves a abordar en el período próximo y asigna las responsabilidades correspondientes, de manera de poder impulsar con la mayor celeridad posible los cambios que requiere la modernización de la empresa y compatibilizarlos adecuadamente con las tareas normales de la organización. Para ello se tuvo en cuenta los estudios preliminares de carácter orgánico y los planes de emergencia y de rehabilitación preparados por la empresa en el curso de 1992.

Desde su instalación, el directorio definió una política de gestión profesionalizada que se expresa, entre otros aspectos, en la selección de personal de nivel gerencial, atendiendo a su idoneidad y capacidad técnica.

Los aportes del fisco a la empresa, contemplados también en la citada Ley Nº 19.170 y que alcanzan a \$ 17.553 millones, fueron traspasados en su totalidad antes del 31 de diciembre de 1992, destinándose principalmente al saneamiento de la deuda de corto plazo y al financiamiento del Plan de Emergencia, el que contempla los mejoramientos más urgentes de la infraestructura y de los equipos, con un presupuesto total de \$ 2.280 millones.

(2) Transporte terrestre interurbano por carretera

Desarrollo de sistema de tarificación vial interurbana. Se realizó un estudio iniciado en febrero de 1992, cuyo principal objetivo era diseñar un conjunto de tarifas por el uso de infraestructura vial, el cual propenda a corregir las imperfecciones del mercado de transporte interurbano y, por ende, lograr una eficiente asignación de recursos sectoriales y una partición modal de la demanda que refleje las ventajas inherentes a cada modo. Adicionalmente, se buscaba diseñar un sistema de tarificación del uso de la infraestructura vial mediante mecanismos económicos razonables y técnicamente factibles, que permita recuperar el costo total de construcción, conservación y gestión de infraestructura realizado por el Estado y que además sea coherente con las políticas fiscales y de transporte impulsadas por el gobierno.

La proposición en que está concluyendo el estudio, que está en su última fase, contiene los siguientes aspectos principales:

- Implantar una estructura tarifaria de segundo óptimo, dado que la tarificación a costo social marginal (primer óptimo) no recupera totalmente los costos de inversión, repavimentación y conservación de infraestructura.
- Utilizar sólo dos mecanismos de tarificación: impuesto al diesel y peaje por tipo de vehículo.
- La estructura tarifaria se calcula fijando como objetivo un monto monetario anual a recuperar.
- El monto que corresponderá recuperar por concepto de peajes se obtiene de la diferencia entre el monto monetario anual total necesario y lo que se recaudará vía impuesto al diesel.
- Las tarifas (\$/km) de peaje para cada tipo de vehículo se calculan en forma proporcional a los respectivos costos sociales marginales de largo plazo. Bajo este esquema, la tarifa que más aumenta en relación a los valores vigentes es la que corresponde a los camiones de tipo pesado, para los que existe actualmente un fuerte subsidio cruzado de parte de los otros tipos de vehículos.
- Se propone la instalación de nuevas plazas de peaje, a fin de cubrir adecuadamente la red vial nacional (11 plazas en la zona norte, 21 en la zona central y 14 en la zona sur).

Formulación de una política nacional de terminales rodoviarios de pasajeros y de carga. Está en ejecución el estudio Análisis del Sistema de Terminales Interurbanos de Pasajeros de Santiago, que se espera concluirá durante el primer semestre de 1993. Este estudio constituirá la base esencial para la definición y formulación de la política nacional de terminales rodoviarios, que incorpore elementos de planificación estratégica de transporte e infraestructura, así como elementos de impacto y desarrollo urbano.

Reglamento de viajes especiales: el 17 de diciembre se publicó el DS N° 237, mediante el cual se establece normas de ordenamiento para todos los vehículos de transporte de pasajeros que realicen los llamados viajes especiales y, mediante resoluciones, se norma la circulación desde y hacia la ciudad de Santiago y las comunas de la Provincia de San Antonio.

c. Transporte internacional

El transporte internacional terrestre por carretera con los países del Cono Sur ha experimentado una creciente importancia en los últimos diez años y en los cuatro años recién transcurridos ha crecido a una tasa media de 17 por ciento anual. Considerando sólo el primer semestre de 1992, se transportó alrededor de 1,1 millones de toneladas y de 2,2 millones de pasajeros con origen o destino en nuestro país. Los únicos instrumentos legales para este intercambio son las disposiciones de dos artículos del Decreto MTT N° 163/84 y del Decreto MRE N° 257/91 que promulgó el Convenio de Transporte Internacional Terrestre.

En el mes de mayo de 1992, tuvo lugar en nuestro país la Primera Reunión Extraordinaria de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur. En ella se aprobó el reglamento de la conferencia, se designó la secretaría permanente y se decidió la agenda de la primera reunión ordinaria.

En noviembre de 1992 se participó en la XIX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur y en la Primera Reunión Ordinaria de la Conferencia de

Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, las que se realizaron sucesivamente en Punta del Este, Uruguay.

En esta última reunión se encomendó a Chile la coordinación de un grupo de trabajo que podrá ser integrado por representantes de los países miembros, para evaluar la evolución del transporte multimodal en el ámbito mundial y de la región y presentar a la conferencia los resultados de ello y propuestas de acción. El trabajo implica la determinación, a nivel de la región sudamericana, de un conjunto de estudios, su formulación, la coordinación de su ejecución y la evaluación global de sus resultados y recomendaciones. Los estudios se refieren a los diferentes aspectos y normas legales, reglamentarias, operacionales e institucionales y a las vinculaciones entre los diferentes agentes que intervienen en esta modalidad de transporte, encaminados a su facilitación y fluidez. Asimismo, incluye el reconocimiento de la figura del operador de transporte multimodal como agente coordinador de la cadena de transporte y su inclusión en las respectivas legislaciones nacionales. Comprende también la elaboración de planes de divulgación y capacitación sobre la materia a niveles regional y nacionales.

Con el propósito de resolver problemas en los tráficos internacionales terrestres y facilitar el movimiento de carga y de pasajeros, se efectuaron reuniones bilaterales con autoridades de transporte internacional de Argentina, Bolivia y Uruguay. En cuanto a la reunión bilateral entre Chile y Argentina, cabe señalar que, en atención a la integración propiciada por los presidentes de ambas naciones, se logró numerosos acuerdos en tal sentido. Se aumentó las frecuencias en la mayoría de los servicios existentes, principalmente en las Regiones extremas, y se creó nuevas líneas con el objeto de vincular tales regiones (Iquique/Jujuy, Iquique/Salta, Antofagasta/Jujuy [por Paso Sico o Jama], Puerto Natales/Calafate y Punta Arenas/Ushuaia).

También en el curso de la Reunión de Punta del Este se perfeccionó un acuerdo con Paraguay, que permitió la liberación de cupos a partir de diciembre de 1992.

d. Aspectos generales del transporte terrestre

(1) Reglamentos de transporte público de pasajeros

En noviembre de 1992 se publicó el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, el primero de su tipo en casi veinte años y resultado de un amplio proceso participativo de los diversos actores involucrados. El DS N° 212 crea importantes obligaciones que no existían para estos servicios y, además, contiene requisitos que deben cumplirse por cualquier empresario (sin requerir de una aprobación del ministerio para poder operar), orientados a fijar reglas mínimas para una competencia sana del mercado.

(2) Transporte escolar

El Decreto N° 38 estableció, entre otras exigencias, el tipo de vehículo que en el futuro podrá desempeñar transporte remunerado de escolares, lo que significa que gran parte de los vehículos que actualmente ejercen esta actividad deberán ser reemplazados por otros de mejores condiciones de seguridad en un plazo de dos años.

(3) Actualización de la legislación de tránsito

Se trata de modernizar la legislación vigente a objeto de transformarla en una herramienta eficaz

para mejorar las condiciones de seguridad vial, los procedimientos para el otorgamiento de licencias y definir nuevos ilícitos para aspectos que actualmente la ley no contempla como, por ejemplo, abandonar el sitio del accidente o instalar señalización ilegal o peligrosa.

Para formular el proyecto se consideró necesario recabar observaciones del público, recibiendo sobre 50 proposiciones de particulares y de diversas organizaciones, las que se sometieron a la consideración de una comisión técnica integrada por profesionales de las áreas de ingeniería de transporte de las universidades, otros ministerios, Carabineros de Chile, departamentos de tránsito municipales, Automóvil Club de Chile, entre otros. Adicionalmente se consultó la opinión de la Asociación de Jueces de Policía Local.

El procedimiento seguido, junto con cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuenta con la rigurosidad técnica que debe tener una ley, que más allá de ser conocida como ley de tránsito, es de significativa importancia para mejorar las condiciones de seguridad vial, aspecto en el cual nuestro país ostenta una deficiente situación.

En vista que el proyecto contiene 16 modificaciones a la ley de tránsito, cada una de las cuales será objeto de discusión en el Congreso, y teniendo en cuenta la urgencia de contar en breve con disposiciones que resguarden la seguridad de la circulación, se ha decidido dar máxima prioridad a tres modificaciones que se orientan en tal sentido y a la referente a la licencia del conductor profesional, que se menciona más adelante.

(4) Mejoramiento de la gestión empresarial y situación laboral en el transporte de pasajeros y carga

- Programa de asistencia técnica. Se inició, en el marco del Programa de Apoyo a la Pequeña y Mediana Empresa un programa de asistencia técnica por un monto de \$ 62 millones destinados a financiar asesorías en la gestión de empresas de transporte que se adjudicaron las concesiones de recorridos. Este programa beneficiará a 746 empresarios adscritos a 20 servicios o líneas de locomoción colectiva.

Además, en conjunto con ENAP, se desarrolló tres cursos de capacitación para choferes y un seminario con empresarios del sector para analizar la calidad del petróleo chileno.

- Legislación laboral. En conjunto con el Ministerio del Trabajo se elaboró reformas al Código Laboral, destinadas a fijar las duraciones máximas de las jornadas y los tiempos máximos de conducción y de descanso para el transporte terrestre, tanto urbano como interurbano de pasajeros y de carga.
- Proyecto de ley que crea la licencia del conductor profesional. Este proyecto de ley establece la obligatoriedad de aprobar un curso de formación profesional como condición esencial para obtener licencias clase A1 y A2, necesarias para conducir vehículos destinados al transporte de carga o al transporte público de pasajeros. Mientras se tramita en el Congreso, se está desarrollando un estudio en conjunto con Inacap para diseñar los planes y programas de los respectivos cursos.

(5) Administración del parque vehicular

Se trata de regularizar el registro de vehículos en el país, controlando su situación en el tiempo, desde el momento de su entrada al parque, su permanencia en él y su retiro definitivo. Para este fin debe establecerse entidades de homologación para el ingreso de los vehículos y motores, e

instancias que den cuenta de los cambios que éstos experimenten en el tiempo con respecto a sus características esenciales.

La realización de este objetivo está sujeta a la aprobación, por parte del Congreso, del proyecto de ley correspondiente.

(6) Estudio para la puesta en marcha de una Superintendencia de Servicios de Transporte Nacional e Internacional de Pasajeros y de Carga

Las funciones de fiscalización del cumplimiento de las normas establecidas por el ministerio, esenciales para que los operadores privados realicen su actividad dentro de los marcos correspondientes, deben ser realizadas por un organismo descentralizado. De otra manera, la falta de fiscalización hace que la normativa vigente se transforme frecuentemente en «letra muerta».

Durante 1992 se preparó un anteproyecto de ley que crea la Superintendencia de Servicios de Transportes, texto que se encuentra en la etapa de afinamientos menores en la Subsecretaría de Transportes (particularmente en lo que se refiere a la planta del organismo). El proyecto deberá enviarse al Congreso durante el segundo semestre de 1993. Mientras se promulga la ley correspondiente se creó, a fines de 1992, una unidad de fiscalización dentro de la Subsecretaría de Transportes, unidad que cuenta con recursos del presupuesto de 1993 para su funcionamiento. Para el diseño de su organización y ejercicio de sus actividades se ha tenido en consideración la posibilidad de que a la aprobación del proyecto de ley que crea la Superintendencia, esta unidad sea la base para constituir ese organismo.

(7) Subsidios al transporte terrestre

Dando cumplimiento a su obligación de proveer los servicios de su transporte necesarios cuando la oferta no es adecuada, se continuó otorgando subsidios al transporte terrestre entre localidades aisladas de la XI Región. En 1992, el monto de los subsidios otorgados a servicios terrestres entre Coyhaique y Cochrane ascendió a \$ 3.357.210.

(8) 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. Recientemente se inició el estudio del grupo 3, que corresponde a las Regiones V y VI, y en el curso de 1993 se iniciarán los estudios de otros dos grupos.

2. Subsector Transporte Marítimo y Puertos

a. Transporte marítimo

(1) *Simplificación de la documentación naviera*

Con el objetivo de revisar las limitaciones administrativas y de costos que afectan al transporte marítimo y de buscar la solución más adecuada para eliminarlas, se reactivó la Comisión Técnica y de Operación de la Simplificación de la Documentación Naviera.

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. El principal problema del cabotaje marítimo en Chile no es el alto valor de los fletes, sino la excesiva burocracia que sufre por parte de algunos servicios que en él intervienen.

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. Esta se efectúa con la autoridad a bordo sólo en el primer puerto de recalada y en el último puerto de zarpe de la nave. En los puertos intermedios se hace en forma radial, sin perjuicio de efectuarse con posterioridad la inspección que se estime necesaria, por los servicios y organismos que intervienen en la recepción. Para adoptar e implantar administrativamente esta medida, se determinó que las gobernaciones marítimas de Valparaíso, San Antonio y Puerto Montt pusieran en práctica, en forma previa, un plan piloto de recepción de naves, cuya marcha blanca terminó a fines de agosto y se está aplicando en todos los puertos desde el mes de septiembre de 1992, con imperfecciones aún en ciertos puertos por la intervención de algunos servicios públicos.

(2) *Servicios subsidiados*

La Naviera Interoceangas se adjudicó el servicio subsidiado de transbordadores entre Puerto Montt y Puerto Natales, por el plazo de cinco años. Además, se continúa subsidiando diferentes servicios de transporte marítimo de cabotaje de las Regiones X, XI y XII, donde este modo de transporte es esencial para la gran mayoría de sus habitantes. Esto ha sido posible gracias a la aplicación de una política orientada a asegurar y mejorar esos servicios, elaborando una nueva modalidad para el otorgamiento de subsidios que privilegia contratos de largo plazo y focaliza los subsidios hacia los sectores más necesitados. Se impulsó, asimismo, una racionalización de los tráficos de cabotaje con el objeto de servir a numerosas localidades con mayor frecuencia y mejorando la calidad de las naves que atienden esos tráficos, con un gasto total en subsidios inferior al que se otorgaba en 1990.

b. Transporte marítimo internacional

(1) *Liberalización del transporte marítimo bilateral*

En los tráficos bilaterales de Chile con Argentina, Perú, Ecuador, Colombia, Costa Rica y República Dominicana, se eliminó la reserva de carga en favor de las naves chilenas, estableciéndose por lo tanto una total liberalización del transporte marítimo con estas naciones, lo que ha favorecido el desarrollo de este sector y, por ende, de nuestro comercio exterior.

c. Puertos

- A partir de un documento sobre bases de política para inversiones portuarias, se realizó un proceso de consulta con los sectores laborales y empresariales relacionados con la actividad portuaria. Como producto de este proceso, se concluyó que era necesario definir una política integral de desarrollo portuario, incluyendo temas no cubiertos en el primer documento. Se formó dos grupos de trabajo interministeriales para elaborar dicha política, cuyos informes fueron aprobados por las instancias superiores de gobierno. La recomendación de los grupos de trabajo es que una ley general de puertos debería complementarse con otras sobre tarificación portuaria, empresas portuarias estatales (que sustituiría a la ley orgánica de Emporchi) y el estatuto de un organismo regulador sectorial que debe crearse. Hay una propuesta de plan de trabajo para 1993 que permitiría dejar preparado el paquete legislativo dentro de este período de gobierno, para ser presentado al Congreso en 1994.
- La Subsecretaría de Transportes participa en la Comisión encargada de llevar a cabo el Plan de Reparación y Mejoramiento de los Puertos de Valparaíso y San Antonio, y la Ampliación del Puerto de San Vicente.
- Asimismo, la Subsecretaría de Transportes participa en el Grupo de Trabajo encargado del proyecto Construcción de Nuevo Puerto de Punta Arenas, en el que se contempla la operación de una sociedad mixta entre la Empresa Portuaria de Chile y el sector privado, siendo este último el que financiará la inversión de la nueva instalación.
- El día 14 de abril de 1993 se inauguró el nuevo puerto de Ventanas, construido por el sector privado a un costo de 20 mil millones de pesos (unos 50 millones de dólares), que significa una importante expansión de la infraestructura portuaria de la zona central del país. Cabe destacar que los casi 20 metros de profundidad de aguas al costado de los sitios principales permitirán el atraque de naves de hasta 70 mil toneladas de carga. En esta forma, el sector privado está efectuando un aporte fundamental en la ampliación de la capacidad portuaria del país.

3. Subsector Transporte Aéreo

El transporte aéreo de pasajeros y de carga, nacional e internacional, continuó expandiéndose en 1992 a un ritmo apreciable. Esto es especialmente notorio en el caso del transporte aéreo doméstico de pasajeros y en el tráfico internacional de pasajeros y de carga efectuado por empresas chilenas, como lo demuestran las cifras del cuadro siguiente.

TRAFICO AEREO 1991 - 1992

(en millones)

TRAFICO	1991	1992	Variación %
Doméstico			
Pasajeros-kilómetro	915,6	1.187,9	+ 29,7
Toneladas-kilómetro	16,0	17,4	+ 8,8
Internacional			
Pasajeros-kilómetro	5.479,5	5.949,5	+ 8,6
Empresas chilenas	1.745,0	2.114,7	+ 21,2
Empresas extranjeras	3.734,5	3.834,8	+ 2,7
Toneladas-kilómetro	672,0	737,2	+ 9,7
Empresas chilenas	382,3	468,5	+ 22,5
Empresas extranjeras	289,7	268,7	- 7,2

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. Nueva Ley de Aviación Comercial y modificaciones al Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC)

Se elaboró un proyecto de ley que aspira a reemplazar la actual Ley N° 2.564 de 1979, que norma la aviación comercial. Asimismo, se modifica el DFL N° 241 de 1960, Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil. El proyecto, en lo principal perfecciona la normativa de libre acceso al mercado y los resguardos sobre reciprocidad, más acordes con la situación actual y previsible del transporte aéreo internacional. Además, cambia condiciones de nacionalidad, exigiendo capital y control en manos de chilenos para asegurar continuidad y estabilidad, especialmente en el transporte doméstico. En lo que respecta al Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil, se modifica la composición del consejo de la Junta a fin de adecuarlo al carácter netamente económico propio de este organismo, y se refuerza la planta de su secretaría general para permitirle cumplir con las nuevas facultades y el fuerte incremento de negociaciones internacionales que ha acometido este organismo, con el objetivo de estimular la apertura de los mercados internacionales para las empresas chilenas.

b. Subsidios al transporte aéreo

Se ha continuado subsidiando servicios aéreos en la XI Región, a fin de garantizar las conexiones aéreas entre diferentes localidades aisladas. Para 1993 se asignó \$ 16,8 millones con este fin.

c. Aspectos internacionales

Se ha dado especial énfasis a las negociaciones bilaterales con los países latinoamericanos, con el fin de abrir al máximo posible las operaciones que requieren de apoyos internacionales para su expansión y desarrollo. En casi todos estos mercados se mantienen políticas muy proteccionistas y restrictivas que dificultan a las empresas chilenas en sus operaciones hacia ellos y, a través de ellos, hacia Estados Unidos y Europa. Este tipo de negociaciones ocupa gran parte de la actividad de la Junta de Aeronáutica Civil, organismo que mantuvo nueve reuniones de consulta de este tipo durante el período, con seis países latinoamericanos (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay y Venezuela), según se detalla a continuación.

- Con Brasil, en abril y agosto de 1992 y en marzo de 1993, a fin de buscar fórmulas para equiparar las oportunidades de las empresas de ambos países.
- Con Venezuela (en julio de 1992), Paraguay (en octubre de 1992) y Ecuador (en octubre de 1992), para negociar mayor apertura de las operaciones y nuevos derechos de tráfico para las empresas de los respectivos países.
- Con Bolivia, en julio de 1992 y enero de 1993, se realizó negociaciones que culminaron con la firma, en marzo de 1993, de un Convenio sobre Transporte Aéreo entre Chile y Bolivia, que permitirá a las empresas chilenas operar a ese país con amplios derechos de tráfico.
- Con Colombia, en noviembre de 1992, para estudiar la incorporación del transporte aéreo dentro del Acuerdo de Complementación Económica entre ambos países.

Se efectuó también las siguientes reuniones multilaterales:

- Organización de Aviación Civil Internacional. La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) participó, en representación del Gobierno de Chile, en tres reuniones de la OACI realizadas todas en Montreal, Canadá: Coloquio Mundial sobre el Futuro del Transporte Aéreo (abril de 1992); Reunión del Comité Jurídico de la OACI (mayo de 1992); y Asamblea de la OACI (septiembre de 1992). En estas reuniones se analizó, desde diferentes ángulos, los profundos cambios que está experimentando el transporte aéreo mundial.
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC): la JAC participó, en representación del Gobierno, en tres reuniones de la CLAC, a saber, Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo (Río de Janeiro, mayo de 1992), Asamblea de la CLAC (Cancún, noviembre de 1992) y Grupo de Expertos en Costos y Tarifas (Miami, diciembre de 1992).

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes

En el área urbana, la Comisión obtuvo durante 1992 los avances esperados en las diversas materias de su competencia. Entre ellos cabe destacar la construcción de las obras consideradas en los programas de inversión en vialidad urbana que se encuentran vigentes, y ya llegan a su término. Para dar continuidad al financiamiento de los programas de inversión, se ha trabajado en la elaboración de un tercer programa de inversiones en vialidad urbana, el que se encuentra en avanzado estado de discusión. Un proyecto importante, que ha demandado especial esfuerzo, ha sido el Proyecto Línea 5 del Metro de Santiago, en pleno desarrollo. En 1992 se efectuó el proceso de precalificación del material rodante; el análisis de alternativas de trazado para la nueva línea, a partir del cual las autoridades definieron la alternativa denominada Ramón

Carnicer, y el proceso de licitación para la provisión de material rodante, del cual en marzo de 1993 se abrió las ofertas financieras.

En el área interurbana, una de las principales tareas desarrolladas por la Comisión es la elaboración de metodologías de evaluación social de proyectos de infraestructura. Durante 1992 se inició el estudio respectivo para el sector aeroportuario.

En el sector portuario, el trabajo se orientó fundamentalmente a la elaboración de un documento que define el campo de acción del Estado y del sector privado en materia de desarrollo portuario. Para ello, la comisión coordinó el trabajo de un grupo interministerial, proponiendo finalmente el documento Política de Desarrollo Portuario.

También dentro del sector portuario, se coordinó un grupo de trabajo que propuso el marco técnico para el diseño de un nuevo puerto comercial en Punta Arenas.

2. Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE

a. Nueva legislación orgánica

La promulgación, en octubre de 1992, de la Ley Nº 19.170 marcó un hito trascendental para la empresa, modificando en forma sustancial su antigua ley orgánica y sentando las bases para su efectiva rehabilitación y modernización.

La ley le otorga, entre otras facultades, la de constituir sociedades con el sector privado, las que permitirán mejorar la explotación comercial en las áreas de carga y de pasajeros, posibilitando, en especial, la explotación comercial de los bienes de la empresa, mediante la constitución de sociedades inmobiliarias con inversionistas privados.

Con los ingresos provenientes de dichas sociedades, conjuntamente con los que obtenga por el arriendo, concesión o peajes por el uso de vías e instalaciones, la empresa podrá obtener recursos para solventar los gastos de mantenimiento y operación de su infraestructura -que por mandato de la ley debe conservar bajo su propiedad-, así como financiar el mejoramiento del servicio de pasajeros y servir la deuda de arrastre.

b. Régimen económico y de fiscalización

Con la nueva ley, la empresa está sujeta a las mismas normas financieras, contables y tributarias que rigen a las sociedades anónimas abiertas de carácter privado, con la sola excepción de la aprobación de su presupuesto y endeudamiento por parte del Ministerio de Hacienda y la fiscalización de la Contraloría General de la República sobre la utilización de los fondos que provengan de aportes del fisco.

c. Revalorización y venta de activos

La ley faculta al Presidente de la República para que en el curso de un año fije el valor-libro de los bienes que componen el activo inmovilizado de la empresa. Con esta medida se pretende ajustar su valor al que actualmente tienen los bienes en el mercado.

Respecto de sus activos prescindibles, se autoriza a la empresa para vender al fisco inmuebles hasta por un máximo en unidades de fomento del orden de US\$35 millones, lo que permitirá

enajenar los terrenos que no estén dentro de su objetivo de explotación comercial, y de este modo obtener recursos destinables a reducir su deuda.

d. Plan trienal de desarrollo

Uno de los aspectos más trascendentales para el éxito de la nueva política ferroviaria es la institucionalización legal de la obligación de formular un plan trienal de desarrollo por parte de la empresa, el que deberá contener las estrategias y metas por lograr a través de la aplicación de sus planes operativos específicos. Para su ejecución, el Estado podrá aprobar el traspaso de fondos destinados a financiar aquellos proyectos tendientes a rehabilitar y mejorar la infraestructura y los equipos y, en particular, compensar los subsidios explícitos e implícitos que reciban otros medios de transporte. Este plan será formalmente suscrito por el gobierno y la empresa como testimonio de los compromisos recíprocos que ambos asumen en su ejecución, lo que lo constituye en la práctica en un contrato-plan.

e. Garantías del Estado

El Estado garantizará la emisión de bonos para permitir la reestructuración del pasivo de corto y mediano plazo, hasta por un monto en unidades de fomento del orden de US\$ 70 millones. De igual forma, la ley faculta al Estado para avalar hasta por un monto de alrededor de US\$ 100 millones, los créditos o emisiones de bonos que se requieran para financiar el plan de rehabilitación de la infraestructura y equipos de transporte. No obstante, se pretende que el parque de carga sea recuperado con las inversiones del sector privado que adquiera el 51 por ciento de dicha área de negocios.

f. Transferencia de fondos del Estado a la empresa

Como medida inmediata para iniciar el proceso de cambio, la ley autorizó la transferencia de \$ 17.553 millones con cargo al presupuesto de 1992, para destinarlos al servicio de intereses y capital de la deuda de corto plazo, la devolución de anticipos facilitados por clientes y un plan de emergencia para atender el mantenimiento de equipos e instalaciones. El nuevo cuerpo legal establece, asimismo, un sistema de indemnizaciones especiales para el personal que, dentro del proceso de reestructuración, deba dejar la empresa en los próximos tres años por necesidades del servicio, y autoriza las transferencias de fondos que se necesiten para financiar tales beneficios.

g. Situación financiera

Durante 1992 se siguió afrontando la crítica situación financiera arrastrada por la empresa, con muy limitados recursos y en condiciones generales adversas para el desarrollo de una operación competitiva. No obstante, gracias a una política de severa reducción de gastos, se logró un resultado operacional que alcanzó un margen directo positivo cercano a los \$ 714 millones antes de depreciación, superior a los \$ 265 millones logrados en 1991. El resultado operacional después de depreciación fue negativo en \$ 19.775 millones, lo que mejora la cifra de \$ 21.123 millones de 1991. El resultado no operacional neto fue negativo en \$ 3.641 millones, determinando así para el ejercicio 1992 una pérdida final de \$ 23.416 millones, en comparación con la de \$ 27.858 millones que se tuvo en 1991.

h. Aumento del transporte de carga

El volumen transportado en 1992 superó en 17,7 por ciento el movilizado en 1991, alcanzando a los 5,5 millones de toneladas. En términos de toneladas-kilómetro, el aumento fue de 5,2 por ciento, alcanzando a los 1.371,7 millones. La participación del área de carga en los ingresos de operación fue de 65 por ciento. En el aumento del transporte tuvo especial relevancia la celulosa, con un incremento de 68,1 por ciento con respecto a 1991. Otros rubros importantes fueron los productos químicos (empleados en la misma industria de la celulosa), carboncillo, fierro, trigo importado, rollizos, cemento, coqueta y azúcar.

i. Logros en el servicio de pasajeros

Pese a los escasos recursos disponibles para revertir el deterioro de las instalaciones y equipos, los esfuerzos hacia el mejoramiento de la atención al usuario permitieron alcanzar un aumento de 8,5 por ciento en los pasajeros transportados, que llegaron a 3,8 millones. Pese a ello, se anotó un descenso de 10 por ciento en términos de pasajeros-kilómetro, debido a una disminución de la distancia media, causada por el notable aumento del servicio Metrotrén entre Santiago y Rancagua, con una distancia máxima de 85 kilómetros. Este servicio, inaugurado en 1990, ha tenido un sostenido crecimiento, llegando en 1992 a 1.359.469 pasajeros transportados, 70 por ciento más que en 1991.

Otro hecho importante fue la incorporación de dos nuevos centros, en Santiago y en Talca, al sistema computacional de reservas y ventas de pasajes, y su extensión a las estaciones de Laja y Victoria.

El transporte de pasajeros aportó un 24 por ciento a los ingresos de operación de la empresa.

j. Aspectos internacionales

La empresa, en conjunto con Ferronor y el F.C. de Antofagasta a Bolivia, fue anfitrión de la XXVIII Asamblea de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), que se realizó en Santiago entre el 23 y el 27 de noviembre de 1992 con asistencia de unos 200 delegados, 120 de ellos extranjeros. La Asamblea se realiza por segunda vez en Chile después de 24 años.

3. Empresa Portuaria de Chile, Emporchi

a. Movimiento de carga

Emporchi movilizó durante 1992 una carga total de 16.852.556 toneladas, lo que representa un aumento de 14,2 por ciento en relación al año 1991, en el que se transfirió 14.756.932 toneladas. Los productos que mayor incidencia tuvieron en el aumento anual fueron los productos industriales de importación, cuyo movimiento creció en 36 por ciento.

b. Aspectos financieros

Emporchi generó ingresos por \$ 28.596,4 millones, lo que representa un incremento de 2,85 por ciento en términos reales respecto a los ingresos de 1991. La utilidad del ejercicio ascendió a \$

7.055,3 millones, superior en 7,8 por ciento a la del período precedente. Durante 1992, Emporchi efectuó aportes al fisco por \$ 3.392 millones.

El capital de trabajo disminuyó en \$ 575,2 millones, a consecuencia del endeudamiento con el Banco Mundial, cuyos recursos están destinados a financiar las obras de reconstrucción de los puertos de la V Región y la construcción del sitio Cero en la VIII Región.

Con fecha 23 de marzo de 1992, nuestro país suscribió con el Banco Mundial un convenio de préstamo por un monto de 56,4 millones de dólares, que financiará en parte un proyecto de reparaciones portuarias, construcción de nuevas obras y la realización de estudios, cuyo costo total asciende a 108,49 millones de dólares. La beneficiaria del préstamo es la Empresa Portuaria de Chile.

c. Proyectos de infraestructura

Los proyectos más relevantes terminados o iniciados en 1992 fueron los siguientes:

- Ampliación del puerto de Chacabuco. Este proyecto, diseñado y ejecutado enteramente por profesionales de Emporchi, requirió una inversión de 2.100 millones de pesos.
- Construcción del sitio Cero de San Vicente. Este proyecto, con una inversión total de 4.500 millones de pesos, agrega un muelle de 160 metros de largo y 12 metros de profundidad de aguas, dejando a San Vicente con 600 metros lineales de muelles. El nuevo sitio aportará una capacidad marginal de movilización de carga de aproximadamente un millón doscientas mil toneladas anuales.
- Reconstrucción del puerto de San Antonio. Con un costo superior a 10.940 millones de pesos, se dio inicio a las obras de reconstrucción de los sitios 3, 2 y 1 Sur, explanadas y obras complementarias.

B. SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES

NIVEL CENTRAL

Entre las principales realizaciones del nivel central, destaca el análisis, hecho en conjunto con el Ministerio de Planificación y Cooperación, Mideplan, de la experiencia en telefonía rural. Su objetivo fue avanzar en la modificación de la Metodología de Evaluación Social de Proyectos, y en la cuantificación de la demanda existente en telecomunicaciones rurales con un mayor grado de aproximación.

Se continúa además con los esfuerzos para mejorar la capacidad técnica de la Subsecretaría de Telecomunicaciones en el cumplimiento de sus funciones de fiscalización; asimismo se dio inicio al segundo proceso de fijación tarifaria para los servicios de telecomunicaciones con características monopólicas. Este nuevo quinquenio de regulación comenzará a regir en 1994.

La Subsecretaría coordinó con las empresas telefónicas la instalación de servicios de mensajería para otorgar una solución social de telecomunicaciones en las zonas urbanas marginales. También se formalizó un proyecto de cooperación técnica entre el Gobierno de Chile y el de Japón, actuando como organismo ejecutor el Instituto Nacional de Capacitación Profesional (Inacap), para fortalecer en el país un «Centro de Capacitación en Telecomunicaciones Digitales».

Se envió al Congreso una tercera modificación de la Ley General de Telecomunicaciones, cuyos principales objetivos son promover la competencia de los servicios de telecomunicaciones, tanto públicos como intermedios, y establecer incentivos para aumentarla cobertura y penetración del servicio telefónico básico, especialmente hacia sectores de bajos ingresos.

a. Acciones administrativas. Mejoramiento de la gestión

Los logros en esta materia han sido de vital importancia para aumentar la capacidad de reacción a los cambios y requerimientos del sector. Se destacan las siguientes iniciativas:

(1) Se efectuaron inversiones destinadas a la informatización de la gestión administrativa de Subtel, para agilizar la funcionalidad en la tramitación de concesiones y permisos, tanto de servicios públicos como privados atinentes a la labor propia de esta Secretaría de Estado. Asimismo, se diseñaron nuevos sistemas de información y se actualizaron los existentes, a través de un proyecto para atender las consultas de todos los usuarios de servicios de telecomunicaciones.

(2) Se instalaron equipos computacionales para establecer bases de datos de consulta regional y transferir información administrativa y técnica desde y hacia Santiago, utilizando tecnología de punta y los nuevos avances en la transmisión de datos a distancia. Se establecieron enlaces con: Antofagasta, Valparaíso, Concepción, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas.

(3) Se efectuó un plan de capacitación integral incluyendo a profesionales y administrativos de la Subsecretaría en materia de informática y utilización de paquetes computacionales como apoyo a la gestión administrativa y técnica.

(4) Se llamó a propuesta en conjunto con la Subsecretaría de Economía para la ejecución del proyecto denominado *Estudio para el mejoramiento de la gestión de la Subsecretaría de Telecomunicaciones*, cuyo principal objetivo es proponer un más 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, normativo y fiscalizador del sector de telecomunicaciones en el país.

(5) En proceso de adquisición y ya adjudicados se encuentran tres Estaciones de Comprobación Técnica de Emisiones, dos fijas y una móvil. Las fijas se instalarán, el primer semestre de este año en las ciudades de Antofagasta y Concepción. La móvil servirá de apoyo en la Región Metropolitana y a funciones de inspección entre Arica y Puerto Montt, como apoyo al mejor uso y administración del espectro radioeléctrico en el país. Su inversión asciende a US \$ 420.000.-

b. Acciones sociales. Las telecomunicaciones y el desarrollo social

(1) Se formalizó el proyecto de cooperación técnica denominado «Centro de Capacitación en Telecomunicaciones Digitales», entre el Gobierno de Chile, representado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y el Gobierno del Japón, actuando como organismo ejecutor el Instituto Nacional de Capacitación Profesional (Inacap). Este proyecto permitirá la capacitación de profesionales y técnicos del sector telecomunicaciones, como también de profesionales de informática, con un número aproximado de doscientos profesionales al año, y el mejoramiento del nivel de especialización de funcionarios públicos en esta área, ocupando un 10 por ciento de esta capacidad a título gratuito. El objetivo principal de este Centro es contribuir a elevar el nivel de capacitación profesional en telecomunicaciones en nuestro país. Otros beneficios

contemplados incluyen el uso de laboratorios técnicos por parte de la Subsecretaría para capacitar personal «en mediciones de calidad de servicio»; asimismo permitirá la capacitación de profesionales extranjeros en estas especialidades, lo que pone al país en el primer nivel de capacitación en esta área.

(2) Para enfrentar el desarrollo de las telecomunicaciones en áreas urbanas marginales la Subsecretaría se propuso, dentro de sus metas, un proyecto denominado «Centros de llamadas y Mensajerías», destinado a solucionar problemas sociales de comunicaciones en lugares aislados. Esta iniciativa ha significado coordinar el interés de las empresas operadoras del sector y el de las organizaciones comunitarias ligadas a las municipalidades. Como resultado del presente período se coordina la instalación de Centros en las Municipalidades La Reina, San Bernardo, Peñalolén, La Pintana y La Granja, con un total de 18 centros como inicio de este programa. Estos se sumarán a los ya existentes en La Pincoya, comuna de Huechuraba, y en el Cerro 18 de la comuna de Las Condes.

(3) En la búsqueda de alternativas de solución para el desarrollo de las telecomunicaciones rurales en el país, la Subsecretaría organizó y coordinó una Comisión con el Ministerio de Planificación y Cooperación, el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, para determinar las principales causas que impiden el establecimiento de telecomunicaciones en zonas rurales.

Por otra parte, en conjunto con Mideplan, se llamó a propuesta para la realización de dos estudios, uno sobre la revisión de la actual metodología de la evaluación de proyectos de Telecomunicaciones Rurales y otro para determinar la demanda actual en esta área.

c. Ley general de telecomunicaciones. Acciones legislativas y normativas

(1) Adecuaciones legislativas

Se encuentran en trámite en el Congreso Nacional:

- a) El Proyecto de Ley II, que modifica la Ley N° 18.168 de 1982, en materias relativas a la vigencia y duración de concesiones y permisos; procedimiento para su otorgamiento; radiodifusión sonora; y caducidad y extinción de permiso de telecomunicaciones en general, se encuentra en su segundo trámite constitucional en la H. Cámara de Senadores y, para segundo informe, en su Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. De su contenido podemos destacar lo siguiente:
- Se determinará plazos para las concesiones de 30 años renovables para los servicios públicos e intermedios de telecomunicaciones, y 25 años para la radiodifusión sonora.
 - El procedimiento para otorgar concesiones de radiodifusión sonora será por concurso público y licitación.
 - En la banda de frecuencia modulada se incorpora un nuevo servicio de mínima cobertura. El período de concesión será de un plazo de 3 años, y se adjudicará por concurso. La potencia de emisión será de 1 watt y hasta 20 watt en zonas aisladas con baja densidad de población, lo que irá en directo beneficio de los sectores sociales más postergados.
- b) El Proyecto de Ley III, es el tercero que el gobierno envía a trámite legislativo para modificar la Ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones. Su objetivo principal es perfeccionar las

normas sustantivas relacionadas con el mercado de los servicios de telecomunicaciones, de modo de remover trabas, imperfecciones y vacíos de la ley vigente que viene mostrándose como un obstáculo, en vez de una ayuda, al proceso de inversiones en el sector. Por lo tanto, impide la extensión de la red telefónica, ampliación y diversificación de los servicios, de modo de llegar a más amplios sectores sociales y geográficos del país, con una mejor calidad y con tarifas más adecuadas.

Para lograr dicho objetivo, los elementos centrales del proyecto se pueden resumir en los siguientes términos:

- Promover la competencia de los servicios de telecomunicaciones, tanto públicos como intermedios.
- Establecer incentivos para aumentar la cobertura y penetración del servicio telefónico básico, especialmente hacia sectores de bajos ingresos.

El contenido del proyecto se basa principalmente en:

- Promoción de la competencia. Contempla la creación de la categoría de «servicios especiales», se amplía el ámbito de los servicios limitados que pueden establecerse sin permiso y se contempla la participación de entidades especializadas independientes en la recepción de obras de telecomunicaciones.
- Para prevenir prácticas monopólicas en los mercados de servicios complementarios y equipos terminales, se prohíbe su venta atada con servicios públicos de telecomunicaciones.
- La ampliación del ámbito de servicios que podrán quedar afectos a tarifas reguladas, previa calificación de la Comisión Resolutiva, permitirá facilitar el desarrollo de aquellos servicios de telecomunicaciones que necesitan acceder a la red básica telefónica. Con este mismo propósito, se refuerzan las facultades de la autoridad de telecomunicaciones para regular las interconexiones entre servicios públicos del mismo tipo entre redes telefónicas y redes de larga distancia.
- En materia de promoción de la competencia, ésta se previene para que no se produzca en forma desleal en el segmento local, mediante la limitación del tamaño mínimo de las áreas de atención obligatoria del servicio telefónico y sanciones fuertes al «by-pass» de las redes locales.
- Aumento de la cobertura telefónica: el perfeccionamiento de los procedimientos de fijación de tarifas permitirá que éstas reflejen mejor el costo de proveer el servicio en condiciones eficientes.
- En cuanto al plazo comprometido por el concesionario para atender las solicitudes de servicio, en el cálculo de las tarifas respectivas: se contemplan sanciones en caso de incumplimiento de éste.
- Se incorpora un mecanismo transparente para establecer tarifas subsidiadas en comunas de bajos ingresos, las que se financiarán mediante cargos de acceso a las redes telefónicas para las comunicaciones internacionales. Las zonas beneficiadas con subsidios quedarán afectas a la obligatoriedad de otorgar el servicio.
- La flexibilización de las condiciones para establecer el servicio en zonas rurales, hará más atractivo este tipo de inversiones. Una medida similar, también se contempla para el caso de los centros de llamadas de larga distancia y los teléfonos públicos.

- Se deroga la facultad de los concesionarios de exigir aportes reembolsables a quienes solicitan servicios telefónicos previniéndose que por esta vía, se desincentive la demanda por líneas telefónicas.
- c) A objeto de reforzar la capacidad fiscalizadora de Subtel, se inició un estudio técnico, que permitirá establecer las bases para el diseño de una nueva estructura que tendrá a cargo tal función fiscalizadora. Se formulará un proyecto de ley específico para crear este organismo que se espera ingresar al Congreso en el segundo semestre.
- d) Consciente de la validez de los planteamientos que se expresan en los articulados de la tercera modificación a la Ley General de Telecomunicaciones, Ley III, se ha establecido instancias de negociación con el sector, a objeto de lograr adelantar la implementación de un sistema multiportador discado para permitir que el usuario del servicio telefónico sea quien defina la empresa de servicios intermedios que le preste el servicio de larga distancia internacional. Este sistema permitirá trasladar a los usuarios los beneficios de la competencia. Sin embargo, sobre este punto aún existen ciertas limitantes que impiden llegar a un acuerdo sobre el tema:
- La participación de las compañías telefónicas, con medios de terceros, en larga distancia internacional.
 - La eliminación del «by-pass» a las redes telefónicas locales, que estarían efectuando algunos concesionarios de larga distancia, en el caso de las comunicaciones internacionales.

(2) Desarrollo normativo

El Plan Normativo está destinado a mejorar y optimizar la estructura técnica de las redes, sistemas y equipos que deben incorporarse a las telecomunicaciones del país de modo que se facilite su desarrollo y permita el incremento de inversiones en el sector. Para tales objetivos se ejecutan los siguientes estudios normativos iniciados durante el período:

- a) «Objetivos de calidad de funcionamiento y disponibilidad de enlaces digitales»: El objetivo establecido a esta norma fue definir la calidad de funcionamiento y disponibilidad de los circuitos de transmisión digital, conforme con las necesidades de los diferentes servicios. Esto permitirá establecer el grado de responsabilidad de las empresas concesionarias de servicios públicos e intermedios de telecomunicaciones, en el servicio entregado a los usuarios.
- b) «Reglamento de homologación de equipos terminales (telefónicos y no telefónicos)». El objetivo de este proyecto es establecer la disposición, tanto técnica como administrativa, de equipos terminales para la conexión a la red pública de telefonía.
- c) «Sistema de repetidoras comunitarias entroncadas Multi-RTA, en la banda de 400 MHz». El objetivo es permitir la instalación, operación y explotación de sistemas de radiocomunicaciones móviles terrestres que emplean una o más estaciones repetidoras, considerando, además, la interconexión entre ellas.
- d) «Sistema de banda local en UHF». Su objetivo es dar solución a los crecientes requerimientos de radiocomunicaciones masivas. Actualmente, funcionan en el país los servicios de banda local en 27 MHz y el sistema de radiocomunicación personal. En general se pretende establecer un reglamento que rija el uso de una nueva banda ciudadana en UHF, a fin de satisfacer los múltiples requerimientos de radiocomunicación masiva.

- e) «Plan técnico fundamental de tasación telefónica». El proyecto referido tiene por objeto poder disponer de un Plan de Tasación perfectamente definido para cuando entre en vigencia el nuevo sistema tarifario que indicará la información que debe incluirse en la facturación del usuario.
- f) «Reglamento de homologación de equipos de servicios limitados de radiocomunicaciones». Su objetivo es hacer un reglamento de homologación de los equipos de radiocomunicaciones utilizados por los servicios limitados de telecomunicaciones, mediante el cual queden definidas las disposiciones administrativas y técnicas que rijan la autorización de éstos en el país.
- g) «Reglamento de comunidades telefónicas». Su finalidad es proponer un reglamento que establezca condiciones y procedimientos para la conexión de equipos a la red de telefonía pública, a fin de satisfacer las necesidades de comunicaciones de grupos de personas o comunidades que estén fuera de la zona de servicio obligatorio de las Empresas de Telefonía Pública.

d. Concesiones públicas

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

- (1) Otorgó concesiones de telefonía celular que hoy cubren desde La Serena hasta Puerto Montt, solucionando problemas de aislamiento que existían en nuestro país y terminando con la situación de aislamiento de zonas rurales.
- (2) 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, ya que hasta antes de dichas concesiones este segmento de mercado era monopólico. Se espera que una vez que estén operativos estos centros, se produzca una rebaja sustantiva en las tarifas.
- (3) Se otorgaron 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 en esta materia, y con capacidad para prestar servicios a usuarios nacionales y foráneos, y de conectarse a redes mundiales de este mismo sistema. Eventualmente, y por el uso de mejor tecnología, podría también producirse una rebaja en las tarifas.

e. Tarifación

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 que signifique 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 ya a fines de 1991, con la rebaja de la inflación, se haya producido una disminución de las tarifas por la sola aplicación de los índices de indexación, lo que también influye en el índice de precios al consumidor.

f. Aspectos internacionales

(1) Ejerciendo la responsabilidad de la Presidencia de la Conferencia especializada en telecomunicaciones de la Organización de los Estados Americanos, se impulsó el proceso de revitalización de dicho órgano de la OEA.

(2) Se fortaleció también la participación de la Subsecretaría en otros Organismos Internacionales de Telecomunicaciones, tanto de cobertura mundial (Unión Internacional de Telecomunicaciones), como regional (Consejo de Telecomunicaciones del Pacífico, Consejo de Cooperación del Pacífico y el Comité Chileno de Cooperación Económica en la Cuenca del Pacífico).

(3) Se perfeccionó la interrelación entre Subtel y los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el ámbito de la aplicación de políticas, como también de cooperación internacional en el área de las telecomunicaciones.

(4) Se avanzó en el proceso de integración con Argentina en la materia. Como consecuencia de ello, las Administraciones de Telecomunicaciones de ambos países han centrado su interés en mejorar el sistema de comunicaciones en los más importantes pasos fronterizos, entre Carabineros de Chile y Gendarmería Argentina, en tanto que empresas operadoras chilenas suscribieron importantes acuerdos comerciales con sus similares argentinas, especialmente en telefonía celular (Roaming Internacional) y de asesorías especializadas desde nuestras operadoras.

ENTIDADES DEPENDIENTES

Empresa de Correos de Chile

a. Proyecto empresa

La labor efectuada durante 1992 se destaca por la puesta en marcha y el desarrollo de los principales proyectos corporativos que, en términos de la estrategia diseñada para Correos de Chile, componen el denominado Proyecto Empresa y tienen como objetivo impulsar a la empresa hacia la modernización, orientada hacia el mercado, los procesos internos y especialmente hacia los trabajadores. De la gestión 1992 se puede destacar lo siguiente:

(1) La ejecución del Plan de Inversiones que comprometió un monto de MM \$ 1.330, en comparación con una inversión promedio de los últimos 4 años de MM \$445. En este campo el Proyecto de Informatización de Ventanillas (SIV) que compromete una inversión de MM \$1.200 en el período 91-93 es decisivo en la modernización de la empresa e incide directamente en el mejoramiento de la calidad de los servicios y atención a los clientes.

(2) En aspectos de personal, el Proyecto Empresa impulsa el desarrollo e implementación de un programa de participación laboral, pionero en el sector de empresas públicas, que tiene como objetivo principal fomentar la participación de los organismos sindicales de la empresa en los

proyectos corporativos, a objeto de lograr el compromiso de los trabajadores con los planes de desarrollo de la empresa. En materia de remuneraciones el incremento real a nivel de empresa en el período enero-septiembre 1992, fue un 15,4 por ciento superior al mismo período del año 1991.

Plan de modernización. Este plan ha significado una inversión de MM\$ 1.330, para este año y se ha programado montos similares para 1993 y 1994, lo que representa un 200 por ciento de incremento sobre el promedio de inversión anual de los últimos años.

El Proyecto Empresa se traduce en varios proyectos que se encuentran en diversas fases de implementación, de los cuales los más relevantes son:

Plan de Desarrollo Informático. El Proyecto Sistema de Informatización de Ventanillas que permitirá la informatización de la admisión de la correspondencia, mejorando la calidad del servicio a las personas y grandes usuarios.

La implementación del programa de informatización permitirá, además, el desarrollo de nuevos productos y mejorará la calidad de la gestión.

Actualmente el Proyecto se encuentra en etapa de Marcha Blanca en las dependencias del Correo 21, ubicado en Moneda 1155 (Santiago). Su implementación contempla una cobertura nacional que alcanza al 90 por ciento del tráfico total.

Plan Nacional de Distribución. Su objetivo principal es mejorar los tiempos de distribución, para lo cual se contempla entre otros, apoyo mecanizado y equipamiento a los carteros.

Plan de Mecanización/Automatización de la Clasificación. Con los actuales volúmenes de tráfico, la Central Clasificadora de Santiago opera unas 750.000 piezas postales por día, con una dotación de unas 600 personas. La clasificación automatizada permitirá absorber tráficos crecientes sin aumentos de dotación.

Programa de Participación Laboral de la Empresa de Correos de Chile. El objetivo principal es propiciar la participación de los trabajadores en el desarrollo de la empresa y mejorar los niveles de productividad.

Código Postal. Su lanzamiento está previsto para este año y tendrá un fuerte impacto en el desarrollo de las comunicaciones postales, especialmente en el ámbito empresarial.

Desarrollo de nuevos productos:

- Valija comercial. Su implantación se efectuó en las principales ciudades del país y el lanzamiento oficial se realizó el 16 de Diciembre del año 1992.
- EMS Nacional e Internacional. Para el servicio EMS Internacional su puesta en marcha se oficializó el 16 de Diciembre de 1992 y el EMS Nacional será implantado este año.

II. METAS MINISTERIALES A MARZO 1994

A. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

NIVEL CENTRAL

Durante 1993 se ha programado continuar o finalizar iniciativas que se vienen trabajando en períodos anteriores y emprender otras, según se detalla a continuación:

(1) Tramitación del proyecto de ley sobre mecanismos de tarificación vial y desarrollo de los estudios para su aplicación.

El objetivo de esta meta es regular el uso del automóvil en vías congestionadas, a fin de evitar o disminuir los atochamientos del tránsito y reducir además los niveles de contaminación.

(2) Aplicación del sistema de licitación de líneas de transporte público mediante el régimen de concesión, en diversas ciudades.

Se estudiará y organizará el llamado a licitación de recorridos de transporte público en Valparaíso, en algunas comunas de Santiago no incluidas en el área céntrica y, eventualmente, en la ciudad de Concepción. Se deberá también hacer el llamado a licitación para renovar las concesiones de vías céntricas de Santiago, las que terminan en abril de 1994.

(3) Aplicación de las medidas de modernización y rehabilitación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Las principales tareas son las siguientes:

- Ejecución del Plan de Emergencia iniciado a fines de 1992, por un monto total de \$ 2.280 millones.
- Término del estudio, definición de plazos e inicio de la ejecución del Plan de Rehabilitación, que será financiado con un crédito del Gobierno de Japón por 50 millones de dólares y con fondos locales de contraparte, a ser obtenidos mediante emisiones de bonos.
- Formulación del plan de desarrollo para los primeros tres años. El plan contemplará, entre otros aspectos claves, los siguientes: definición del sistema de los peajes a cobrar a los usuarios de la vía férrea; disminución de la dotación de personal y transferencia de fondos para financiar el correspondiente gasto de indemnizaciones; inversiones complementarias para asegurar el desarrollo de los servicios de pasajeros y carga en condiciones competitivas con otros modos de transporte; definición de una imagen objetivo de la empresa y de metas de corto, mediano y largo plazo, etc.
- Formación de una o más empresas de carga, separadas de EFE, con participación mayoritaria del sector privado.
- Estudio y definición de la conveniencia de separar la gestión de negocios de EFE, bajo el esquema de formación de filiales, entre las que cabe mencionar el F.C. de Arica a La Paz, el Metro Regional de Valparaíso (Merval) y, eventualmente, las maestranzas. Complementariamente se contempla el desarrollo de negocios inmobiliarios, aprovechando terrenos bien localizados de EFE, de los cuales al menos cuatro se iniciarán durante 1993 (en las estaciones Central, Puerto de Valparaíso, Puerto Montt y Ñuñoa).

(4) *Proyecto de ley que crea la Superintendencia de Servicios de Transporte, responsable de fiscalizar y controlar el mercado de transporte de pasajeros y de carga por calles y caminos.*

La existencia de una entidad fiscalizadora, descentralizada del poder político y separada de la instancia normativa, encargada exclusivamente de controlar el cumplimiento de las normas y reglamentos básicos de operación, constituye una instancia indispensable para el buen funcionamiento del mercado de transporte.

(5) *Modificación de la Ley de Tránsito.*

Entre las modificaciones se considera el establecimiento de licencias de conducir restringidas, la licencia del conductor profesional, la licitación de los paraderos de taxis, la definición de los pasos peatonales, la modernización de las disposiciones sobre cruces ferroviarios a nivel, las disposiciones sobre subida y bajada de pasajeros de vehículos.

(6) *Elaboración de reglamento de las Entidades de Homologación de Vehículos, una vez que se apruebe el proyecto de ley que crea este tipo de organismos.*

(7) *Formulación de una política nacional de terminales rodoviarios de pasajeros y de carga.* Se hará incorporando elementos de planificación estratégica de transporte e infraestructura, así como elementos de impacto y desarrollo urbano.

(8) *Sistema de control del área de tráfico para la ciudad de Santiago.*

Se seguirá trabajando en la instalación y posterior puesta en marcha del control centralizado, a través de computadores, de los semáforos existentes en Santiago.

(9) *Análisis del marco institucional de la seguridad vial nacional.*

Se establecerá un grupo de trabajo para dicho análisis y propondrá un sistema de información de accidentes que permita al ministerio mejorar el diagnóstico del problema.

(10) *Decreto sobre emisiones de motores nuevos de locomoción colectiva.*

Normará las emisiones de los buses nuevos que entren al parque de Santiago. Los estándares de emisión de gases y partículas serán sensiblemente más estrictos que los vigentes. Los buses nuevos deberán estar equipados con motores de moderna tecnología que reducen el nivel de emisiones de material particulado en varios órdenes de magnitud.

(11) *Elaboración de una política de tarificación del uso de infraestructura por el transporte terrestre interurbano, que corrija las distorsiones actuales del mercado.*

Se trata de determinar una política que genere condiciones de equidad en la competencia entre los distintos modos de transporte, tendiendo a una partición modal de carga y pasajeros social y económicamente óptima.

(12) *Proyecto de construcción de la Línea 5 del Metro.*

Se dará término a la licitación del material rodante y se firmará los contratos de adquisición correspondientes. Se efectuará además la licitación del equipamiento de la línea, el desarrollo de las necesarias expropiaciones y la realización de los proyectos de ingeniería de detalle de las obras civiles.

(13) Proyecto de ley y reglamentación del transporte internacional terrestre.

Elaborar un conjunto de normas legales y reglamentarias que posibiliten y armonicen la ejecución y control del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, a fin de facilitar el desarrollo del sector en un ambiente competitivo y en condiciones de reciprocidad con otros países.

(14) Proposición de normativas comunes sobre transporte multimodal para los países que integran la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

Proposición de normas legales y reglamentarias sobre aspectos institucionales y vinculaciones entre los diversos agentes que intervienen en el transporte multimodal. Incluye el reconocimiento formal del operador de transporte multimodal en las respectivas legislaciones y la elaboración de planes de capacitación y difusión uniformes.

(15) Aplicación del plan nacional de fiscalización de las normas que regulan los servicios de transporte público de pasajeros por carretera y el transporte terrestre internacional de pasajeros y carga en los principales pasos fronterizos.

El objetivo es procurar condiciones de equidad en la competencia entre transportistas chilenos y extranjeros, y colaborar con el Ministerio de Obras Públicas en la preservación de la infraestructura vial del desgaste prematuro ocasionado por el no cumplimiento de las reglamentaciones de pesos y medidas.

(16) Elaboración de proyectos de ley para el desarrollo portuario nacional.

Incluye cuatro áreas principales:

- Ley General de Puertos, que cubre las normas básicas para la operación y desarrollo de los puertos, el papel que le cabe al sector privado y al Estado en ello y las atribuciones de los organismos públicos que intervienen en la regulación del sector.
- Sistema de tarifas portuarias.
- Estatuto de empresas portuarias estatales, que sustituirá a la actual Ley Orgánica de Emporchi.
- Estatuto orgánico de un nuevo organismo regulador sectorial.

(17) Estudio de un sistema de tarificación portuaria.

A partir de un estudio iniciado en 1992 y que deberá estar terminado en junio de 1993, se preparará un proyecto de ley y un plan de transición para llevar gradualmente las tarifas hacia los niveles que correspondan con el nuevo sistema.

(18) Tramitación legislativa del proyecto de nueva Ley de Aviación Comercial.

Su objetivo es consolidar la normativa para el desarrollo del transporte aéreo chileno y la acción de la autoridad.

(19) *Elaboración del proyecto de Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en lo que concierne a la Subsecretaría de Transportes.*

El proyecto considerará las funciones propias de la subsecretaría que, por ausencia de ley orgánica desde la creación del ministerio, se encuentran dispersas en diversas entidades del Estado. Asimismo se deberá regularizar la situación de dependencias que ha sido necesario crear, para atender las nuevas exigencias derivadas de la dinámica del sector.

(20) *Proyecto de ley que modifica las plantas de personal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones*

Se encuentra en trámite legislativo el proyecto de ley que sustituye las plantas del personal del ministerio, orientado a nivelar y racionalizar la situación de grados y cargos, en relación con los demás servicios de la Administración Pública.

ENTIDADES DEPENDIENTES

1. Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, Sectra

En relación con el proyecto Línea 5 del Metro de Santiago, se continuará ejecutando las labores programadas a fin de mantener como fecha de inicio de las obras de construcción el 8 de enero de 1994, y se analizará y evaluará una extensión de la Línea 5 hacia el centro de la ciudad (conectándola o integrándola con la Línea 2).

Se continuará avanzando en la búsqueda de mecanismos para concretar el tercer programa de vialidad urbana.

También se hará un avance significativo en la definición de una política de inversiones en infraestructura vial urbana, materia sobre la cual ya se ha comenzado a trabajar. Esto apunta a contar con una perspectiva de más largo plazo, para orientar las inversiones que hacen el fisco y el sector privado en este tipo de obras.

Como continuación de la tarea de desarrollo de metodologías de evaluación social de proyectos interurbanos, durante 1993 se iniciará el desarrollo de las metodologías portuaria y terrestre. Además, como complemento a la metodología de aeropuertos, se desarrollará un estudio metodológico específico sobre el impacto ambiental en este tipo de proyectos.

En el sector portuario, el trabajo se centrará en poner en marcha la política de inversiones privadas en puertos que se plantea en el documento: Política de Desarrollo Portuario. Asimismo, se desarrollará en mayor detalle los conceptos planteados sobre la institucionalidad del sector portuario.

2. Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE

(1) *Primer plan de desarrollo*

El plan contempla cambios profundos en la organización de la empresa, la privatización parcial de los servicios de carga, la creación de empresas inmobiliarias para explotar bienes raíces en asociación con privados e inversiones destinadas en su mayor parte a la rehabilitación del patrimonio de EFE.

El plan formula asimismo un programa para la solución definitiva de la deuda de arrastre, la recuperación y mejoramiento de la calidad de las instalaciones y equipos ferroviarios, la

modernización de la gestión orientándola fundamentalmente al mercado del transporte y al mejoramiento sustancial de los resultados económicos.

(2) Aplicación del plan de emergencia

Durante el primer trimestre se registró un avance medio de 60 por ciento en la aplicación de este plan, que en sus principales aspectos debe finiquitarse en el mes de junio. Para las reparaciones básicas de infraestructura se efectuó adquisiciones por valor de \$ 600 millones, considerándose la instalación de 65.000 durmientes, de los cuales ya se ha instalado unos 45.000. Las obras consideran reparaciones de puentes, instalación de nuevo sistema de comunicaciones para el ramal Alameda-Talagante, reparación de vehículos especiales para faenas de vías y reparación o transformación de estaciones y edificios complementarios.

En el área de carga se contempla la reparación de locomotoras y la adquisición de repuestos, fundamentalmente extranjeros, para un programa de mantenimiento.

En el área de pasajeros se ha firmado contratos para el abastecimiento de importantes implementos destinados a la rehabilitación de equipos, tales como cuatro grupos generadores para locomotoras y automotores, 148 paradas de ruedas, 400 reparaciones de ventanas de coches, resortes para 50 equipos y frenos para otros 25.

(3) Plan de rehabilitación

Este plan es de primordial importancia en la estrategia ordenada para revertir el severo deterioro de las instalaciones y equipos causado por un prolongado déficit de mantenimiento.

Para su realización se cuenta con un crédito del gobierno del Japón, del orden de US\$ 50 millones, destinado al financiamiento del 75 por ciento de las inversiones requeridas para rehabilitación de la infraestructura y equipos de pasajeros durante los años 1993, 1994 y 1995. El plan consulta la rehabilitación de instalaciones de vías y obras, electrificación, señalización y comunicaciones, así como de 12 locomotoras, 13 automotores y 71 coches de pasajeros.

(4) Contrato para instalación de fibra óptica

El 19 de marzo se suscribió un contrato entre EFE y Chilesat S.A., en virtud del cual esta última empresa aprovechará las instalaciones de la vía férrea para desarrollar, en asociación con EFE, una red de fibra óptica. El proyecto permitirá la conexión, por etapas, de las estaciones y trenes mediante este sistema de punta en las comunicaciones mundiales, lo que permitirá superar las limitaciones y obsolescencia de los sistemas actualmente utilizados por EFE.

En una primera etapa se enlazarán 63 estaciones entre Santiago, Concepción y Temuco, mediante comunicaciones ya sea de voz, transmisión de datos, fax o video, las que se usarán para modernizar el control del tráfico ferroviario y la habilitación de un moderno sistema administrativo en línea. La instalación se efectuará en los próximos meses, con una inversión superior a los US\$ 3 millones, dentro de un proyecto total que compromete inversiones por US\$ 43 millones en alrededor de un año y medio.

3. Empresa Portuaria de Chile, Emporchi

Se agilizará la tramitación del proyecto que fija la planta de la Emporchi, presentado al Congreso en el mes de marzo de 1993, y que tiene por objeto corregir las distorsiones administrativas y operativas de la empresa permitiendo el ingreso a la planta a una gran cantidad de trabajadores que durante largo tiempo ha estado desempeñándose a contrata.

B. SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

La Subsecretaría de Telecomunicaciones ha impulsado múltiples iniciativas para asegurar las inversiones en el sector, como, por ejemplo, medidas administrativas que han dado más eficiencia a su gestión, propuestas jurídicas para la modificación de la Ley General de Telecomunicaciones y normativas para la prestación de los nuevos servicios.

(1) Fortalecimiento de la acción fiscalizadora de Subtel

- a) En el marco de una política central cuyo objetivo es fiscalizar la calidad de los servicios de las redes de telecomunicaciones de empresas concesionarias en el país, se desarrollarán, entre otras, las actividades que se indican a continuación:
- Mejorar el nivel de capacitación de los profesionales de la Subsecretaría, y de las empresas usuarias que requieren servicios de telecomunicaciones, de un nivel de confiabilidad y de calidad dado, utilizando ampliamente el Centro de Capacitación en Telecomunicaciones Digitales que se administra entre Inacap y el gobierno.
 - Realizar un estudio para determinar las necesidades de recursos materiales, humanos y su nivel profesional, el tamaño de la muestra a fiscalizar, y las necesidades de normativa y reglamentos que este proceso requiere.
 - Presentar un proyecto que considere un programa de inversiones para los años siguientes, a objeto de dotar a la Subsecretaría de Telecomunicaciones de los recursos para cumplir eficientemente la función de fiscalización de los servicios públicos.
 - Trabajar nuevos convenios con Sernac para la solución y atención de reclamos por anomalías de los servicios públicos de telecomunicaciones ofrecidos por las empresas concesionarias. Además, coordinar con este Servicio las gestiones necesarias que permitan la formación de las Agrupaciones de Usuarios de los Servicios de Telecomunicaciones, como organismos colaboradores de la función fiscalizadora.
- b) Se instalarán cuatro estaciones de comprobación técnica de emisiones, como apoyo a la administración del espectro radioeléctrico, en Antofagasta, Concepción, Puerto Montt y Punta Arenas.

(2) Acciones sociales

- a) Telefonía rural: Con el objeto de fomentar el desarrollo de las telecomunicaciones en esta área, se deberá avanzar en estudios en coordinación con Mideplan, la Subsecretaría de Desarrollo Regional y el Ministerio de Hacienda, para fijar la cuantía de recursos, tipo de tecnología por utilizar y las prioridades en el marco de las necesidades totales vigentes. Entre otras actividades se considera continuar trabajando en conjunto con Mideplan en la ejecución de los siguientes estudios: Revisión de la Metodología de Evaluación de Proyectos de Telecomunicaciones Rurales y Estudio de Demanda por Servicio Telefónico Rural. La Subsecretaría en particular debe desarrollar un estudio que ordene las comunas del país según el nivel de pobreza, utilizando distintos criterios a evaluar, información que se utilizará para establecer el procedimiento de distribución de recursos provenientes de la cuasirenta del servicio internacional y que financiarán la cuenta de los servicios telefónicos en las comunas más pobres.

- b) Telefonía en áreas urbanas marginales: Se desarrollará la telefonía en las áreas urbanas marginales a través de un proyecto denominado Centros de Llamadas y Mensajerías. Para ello se procurará el apoyo de las empresas telefónicas, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, las intendencias, municipalidades y organizaciones sociales.
- c) Se coordinará con las empresas del sector, el Ministerio de Salud y el Ministerio de Educación, la instalación de teléfonos públicos en colegios y hospitales que carecen de este servicio para el público en general.
- d) Desarrollar con el Ministerio del Trabajo y el sector empresarial un banco de datos, de cobertura nacional, de información del empleo. Ello contempla ingresar tanto la demanda como la oferta existente. Los usuarios del sistema serán el público en general, y podrán acceder a éste a través de la red pública de telecomunicaciones.

(3) Marco legislativo y normas

- a) Continuar gestionando las modificaciones a la Ley General de Telecomunicaciones actualmente en trámite en el Congreso Nacional.
- b) La Subsecretaría, como consecuencia de las modificaciones a la Ley General de Telecomunicaciones, fijará las normas y reglamentos necesarios para el desarrollo y modernización tecnológica del sector. Entre ellos podemos destacar las modificaciones al Reglamento de la Ley General de Telecomunicaciones, los Planes Técnicos Fundamentales (PTF) de Señalización y Numeración, del Reglamento y Norma del servicio de busca personas, actualización del Plan General del uso del espectro radioeléctrico, definir el Reglamento de estaciones de radiodifusión de mínima cobertura, el Reglamento de estaciones de radiodifusión sonora, el Reglamento del sistema multicarrier discado, y los PTF de Sincronismo y de la Red Digital de Servicios Integrados (RDSI).
- c) Superintendencia de Telecomunicaciones: actualmente se ha iniciado un estudio referido a una nueva institucionalidad de la función fiscalizadora de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, considerando que un escenario de análisis debe ser la proposición de una Superintendencia de Telecomunicaciones. Sobre esta base se formulará y presentará el proyecto de Ley correspondiente.

(4) Estudios para el desarrollo de las telecomunicaciones

- a) Propuesta de un modelo político-técnico del desarrollo futuro de las telecomunicaciones en el mediano y largo plazo en Chile.
- b) Desarrollo de estudios sobre nuevos servicios de telecomunicaciones que permitan una administración más eficiente del espectro radioeléctrico en el país, y creación de las normativas técnicas e instancias legislativas que faciliten el crecimiento del sector.

III. CONDICIÓN ACTUAL DEL MINISTERIO

A. FUNCIONES

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;
- Ejercer, conforme a las instrucciones del Presidente de la República, sus atribuciones respecto de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y 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;
- Supervigilar y coordinar la operación y desarrollo de todos los servicios y medios de transporte;
- 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 del 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.

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

- Determinar las redes viales básicas.

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 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 recorrido.
- 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 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.

Según Instructivo Presidencial Of.Segpres DEJ R N° 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. Secretaría Ejecutiva de la 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 de junio de 1990, 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.
- 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.

2. Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE

La función de la Empresa, según DFL N° 94 de 1960, es 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 F.C. Arica a La Paz (sección chilena).

3. Empresa Portuaria de Chile, Emporchi

Según DFL N° 290 de 1960, modificado por Ley N° 18.769, de 1989 y por Ley N° 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.
- Planificar la labor portuaria, decidiendo el mejor uso de los recintos de los puertos.

4. Junta de Aeronáutica Civil

Según el DFL N° 241 de 1960 y DL N° 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.
- 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.

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.

ENTIDADES DEPENDIENTES

Empresa de Correos de Chile

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 a que tienen derecho, sin discriminación alguna, todos los chilenos.

B. RECURSOS

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

a. Subsecretaría de Transportes

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.

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

	Gasto efectivo 31.12.90	Gasto efectivo 31.12.91	Gasto efectivo 31.12.92
GASTOS DE OPERACION(*)			
Gasto en Personal (*)	320.244	463.797	592.490
Transferencias Corrientes	239.274	559.043	542.254
Otros Gastos Corrientes	133.643	235.202	461.006
GASTO EN INVERSION			
Inversión Real	41.308	58.525	103.949
Inversión Financiera			
Transferencia de Capital	26.261		
Otros Gastos de Inversión			
TOTAL GASTOS	760.730	1.316.567	1.699.699

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1992.

SECRETARIA EJECUTIVA DE LA COMISION DE PLANIFICACION
DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES, SECTRA

(En millones de pesos de cada año)

Cuadro 3.

	Gasto efectivo 31.12.90 (1)	Gasto efectivo 31.12.91 (1)	Gasto efectivo 31.12.92 (2)
GASTOS DE OPERACION	(3)	(3)	378,8
Gasto en Personal			322,0
Transferencias Corrientes			-
Otros Gastos Corrientes			56,8
GASTO EN INVERSION	795,9	552,0	1.172,8
Inversión Real	161,0	410,3	1.172,8
Inversión Financiera	-	-	-
Transferencia de Capital	634,9	141,8	-
Otros Gastos de Inversión	-	-	-
TOTAL GASTOS	795,9	552,0 (4)	1.551,6

Notas:

(1) Incluye Sectra R.M., V Región, Equipo asesor de Mintratel y UOCT.

(2) Sólo incluye Sectra R.M., V y VIII Regiones.

(3) Durante los años 1990 y 1991 los fondos del subtítulo 21 y 22 del Programa 02 de Vialidad Urbana e Interurbana estaban incluidos dentro del presupuesto de la Subsecretaría de Planificación y Cooperación y no en el Programa 02, donde sólo estaban radicados en forma exclusiva los fondos de inversión. Esto se modificó a partir de 1992 y además sólo a partir de ese año fue posible llevar contabilidad separada entre los demás organismos del Programa.

(4) Durante 1991 la Contraloría General de la República demoró 7 meses en tomar razón de los decretos de contratación del Programa de Trabajo previsto para ese año.

EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO, EFE

(En millones de pesos de cada año)

Cuadro 4.

	Gasto efectivo 31.12.90	Gasto efectivo 31.12.91	Gasto efectivo 31.12.92
GASTOS DE OPERACION	20.549,5	24.414,8	31.534,4
Gasto en Personal	8.898,0	11.635,5	14.382,1
Transferencias Corrientes	3.245,1	3.289,9	6.738,4
Otros Gastos Corrientes	8.406,4	9.489,4	10.413,9
GASTO EN INVERSION	(194,8)	540,6	4.858,2
Inversión Real	397,1	641,1	505,0
Inversión Financiera (*)	(591,9)	(100,5)	4.356,2
Transferencia de Capital	-	-	-
Otros Gastos de Inversión	-	-	-
SUBTOTAL GASTOS	20.354,7	24.955,4	36.392,6
SERVICIO DE DEUDA	18.884,3	4.020,2	10.413,9
TOTAL GASTOS	39.239,0	28.975,6	46.806,5

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

EMPRESA PORTUARIA DE CHILE, EMPORCHI

(En millones de pesos de cada año)

Cuadro 5.

	Gasto efectivo	Gasto efectivo	Gasto efectivo
	31.12.90	31.12.91	31.12.92
GASTOS DE OPERACION (*)	15.612	20.554	20.060
Gasto en Personal (*)	3.207	4.783	6.296
Transferencias Corrientes	10.360	13.073	10.571
Otros Gastos Corrientes	2.046	2.698	3.193
GASTO EN INVERSION	3.883	4.387	12.805
Inversión Real	2.237	2.581	2.193
Inversión Financiera	1.487	1.694	4.857
Transferencia de Capital	-	-	5.560
Otros Gastos de Inversión	159	112	194
TOTAL GASTOS	19.495	24.941	32.865

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1992.

JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL, JAC

(En miles de pesos de cada año)

Cuadro 6.

	Gasto efectivo 31.12.90	Gasto efectivo 31.12.91	Gasto efectivo 31.12.92
GASTOS DE OPERACION (*)			
Gasto en Personal (*)	38.425	51.575	62.903
Transferencias Corrientes	808	965	1.005
Otros Gastos Corrientes	3.510	4.956	7.071
GASTO EN INVERSION			
Inversión Real	664	3.680	4.454
Inversión Financiera			
Transferencia de Capital			
Otros Gastos de Inversión			
TOTAL GASTOS	43.407	61.176	75.433

(*) Incluye aporte fiscal adicional para financiar reajuste de remuneraciones de diciembre de 1992.

b. Subsecretaría de Telecomunicaciones

Cuadro 7.

SERVICIO	Gasto Efectivo 31.12.90	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92
GASTOS DE OPERACION			
Gasto en Personal	274.414	356.902	477.271
Transferencias Corrientes	941	1.429	1.556
Otros Gastos Corrientes	52.841	131.812	125.667
GASTOS EN INVERSION			
Inversión Real	15.077	71.764	131.652
Inversión Financiera	-	-	-
Transferencia de Capital	-	-	-
Otros gastos en inversión	-	-	-
TOTAL SUBTEL	343.273	561.907	736.146

Teniendo presente el incremento del presupuesto es necesario que el Estado aún invierta una mayor cantidad de recursos en estudios específicos que permitan mejorar las proyecciones futuras de las telecomunicaciones nacionales.

EMPRESA DE CORREOS DE CHILE

(En millones de pesos de diciembre 1991)

Cuadro 8.

SERVICIO	Gasto Efectivo 31.12.90	Gasto Efectivo 31.12.91	Gasto Efectivo 31.12.92
GASTOS DE OPERACION (a)	14.354	16.364	18.964
Gasto en Personal (a)	7.174	8.178	9.642
Transferencias Corrientes	3.669	4.183	5.958
Otros Gastos Corrientes	3.511	4.003	3.364
GASTOS EN INVERSION	270	308	900
Inversión Real	270	308	900
Inversión Financiera	-	-	-
Transferencia de Capital	-	-	-
Otros Gastos en Inversión	-	-	-
TOTAL DE LA EMPRESA	14.624	16.672	19.864

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

Presupuesto 1992 autorizado por Decreto Ex. 178 del 31.12.91, con gasto en personal ajustado por 1.18.

(*) Item Inversión Real no incluye reservas por \$ 367 millones, monto que se incluye en el presupuesto vigente 1992.