

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

I. CUENTA DE LA LABOR EFECTUADA

1. Labor realizada a la fecha

Subsecretaría de Transportes

SUBSECTOR TRANSPORTE TERRESTRE

Transporte urbano

La labor principal del Ministerio en transporte urbano, se ha concentrado en corregir el gran número de distorsiones presentes en los mercados de transporte público de pasajeros (sobredimensión del parque vehicular, congestión en determinadas vías, altas tasas de accidentes, antigüedad y mal estado de vehículos, elevadas tarifas para los usuarios, etc.). El hecho más relevante del período analizado es la aprobación, por la unanimidad del Congreso, de la Ley N° 19.011 que sustituye el artículo 3° de la Ley N° 18.696, que a su vez da el marco legal básico para el funcionamiento del transporte público de pasajeros. La Ley N° 19.040, en conjunto con la Resolución N° 157, complementa algunas de sus disposiciones así como permite atacar el problema del exceso y obsolescencia del parque vehicular tanto en la ciudad de Santiago como en todas las regiones del país. La congelación de créditos a los transportistas por parte del Estado, también ha permitido controlar el crecimiento desmedido del parque vehicular.

Las principales iniciativas, a partir del marco legal señalado, han sido las siguientes:

- Plan de reducción de la oferta de transporte público y disminución de la congestión vehicular.

El Ministerio puso en marcha un conjunto de medidas para tomar el control de la situación de sobredimensionamiento de la oferta, que consiste en lo siguiente:

- Plan de reducción del parque de buses y taxibuses en la ciudad de Santiago. Retiro, en una primera etapa, de 2.600 vehículos más antiguos y definición, para los próximos años, de una antigüedad máxima, tanto para Santiago como para regiones.

- Creación del Registro de Vehículos de Locomoción Colectiva de Santiago, al que sólo pueden ingresar vehículos nuevos (Ley 19.040).
- Dictación de reglamentos de vehículos, terminales y servicios a nivel nacional. Creación de un registro obligatorio para todos los servicios de transporte público en el país.
- Aplicación de mecanismos de regulación que impida la sobreutilización de las vías que cruzan el centro de Santiago (a través de definición de capacidad máxima de pasadas y su asignación mediante licitación pública).
- Dictación de un reglamento para decretar la obsolescencia técnica de los vehículos que permanecen en el parque.
- Modificación de la legislación para impedir el cambio de año del modelo de vehículos antiguos, que de esa manera continúan operando.
- Mejoramiento del proceso de revisión técnica de los vehículos en las plantas revisoras.

La mayoría de estas medidas eliminan los vicios que han permitido el ingreso y permanencia de vehículos obsoletos en el parque de vehículos. Sin embargo la congelación del crédito, los reglamentos, las señales para una transformación de la composición del parque y, desde luego, la licitación de recorridos, constituyen un paquete que debería tener un vasto efecto en cuanto a corregir las distorsiones que han llevado al sobredimensionamiento del parque y a sus deficientes condiciones de funcionamiento.

Transporte terrestre interurbano

Plan de rehabilitación y modernización de Ferrocarriles:

La obligación de autofinanciarse, impuesta a la Empresa de Ferrocarriles del Estado por el Gobierno anterior, sin que al mismo tiempo se la dotara de los instrumentos legales y los recursos técnicos y financieros necesarios para hacer frente a la creciente competencia del transporte por carretera condujo a la empresa a la situación de profunda descapitalización y deterioro en que hoy se encuentra. Para sacarla de esa situación y colocarla en condiciones de cumplir el importante rol que debe desempeñar en el sistema nacional de transporte, es necesario realizar un plan que incluye una importante transformación institucional y también un programa de inversión. Para tal efecto se elaboró un proyecto de ley enviado al Congreso, en el cual se plantea una profunda reestructuración institucional de la empresa, se facilita la jubilación anticipada para un sector de sus trabajadores y se entrega un aporte sustancial de recursos con el objetivo de lograr su rehabilitación y modernización. El objetivo del Gobierno es dotar a la EFE de un eficiente sistema de gestión administrativa, con una dotación adecuada de personal y una capacidad de desarrollo y permanencia en condiciones de eficiencia social y financiera en el mercado de transporte interurbano de pasajeros y carga.

La gestión de la empresa está íntimamente ligada a las actividades productivas básicas y en especial a los sectores minero, agrícola y forestal. El transporte ferroviario gravita en forma importante en el desarrollo de la minería del cobre y del carbón, en la producción y exportación de madera y celulosa y en la producción del trigo, así como en el movimiento de pasajeros en los sectores Santiago - Temuco y Valparaíso - Limache.

La fuerte competencia que debe enfrentar la empresa en condiciones desventajosas ha producido un profundo deterioro de su situación económica y financiera. La carga económica que le significa el mantenimiento de su infraestructura es de tal magnitud, que ha condicionado decisivamente los resultados económicos de la empresa, acrecentando sus pasivos al equivalente de US\$ 106 millones al 31.12.90, impidiéndole renovar sus activos y, más aún, produciéndole un deterioro creciente en sus instalaciones y equipos. El monto requerido de inversiones para recuperar el nivel de calidad del servicio y atender la demanda de transporte adicional, resultado del incremento previsto de actividades del sector forestal, asciende en los próximos cuatro años a US\$ 97,78 millones.

Durante el período se realizaron múltiples esfuerzos para resolver los dos problemas básicos de la empresa: deuda acumulada y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria y de los equipos de transporte que permitan enfrentar la demanda real hasta 1994. En el período informado no ha sido posible obtener los recursos necesarios, por lo cual el deterioro de los activos se ha agravado y los problemas financieros sólo han sido diferidos por nuevos endeudamientos para cumplir con los acreedores, con el consiguiente crecimiento del endeudamiento por concepto de intereses.

Transporte por carretera:

El Ministerio se abocó, al igual que en el transporte urbano, a superar los altos grados de informalidad que aquejan al transporte por carretera, tanto de carga como de pasajeros. En este sentido, además de la modificación del artículo 3º de la Ley Nº 18.696 ya citada, se han perfeccionado ideas como el anteproyecto de ley que permitirá reglamentar los servicios de transporte de carga por carretera. Esta proposición está siendo analizada por organismos representativos del sector, dándose así pasos concretos en la participación de los interesados en la elaboración de medidas de ordenamiento.

Subsidios al transporte terrestre:

Teniendo en consideración las adversas condiciones geográficas de la zona austral, que se traducen en altos costos de transporte, en 1990 se asignaron subsidios por un total de \$ 950.000 a los usuarios del transporte terrestre en la Undécima Región.

Aspectos internacionales:

Se participó en la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur, que se efectuó en Paraguay en septiembre de 1990. Además, con el objeto de resolver problemas en los tráficos internacionales terrestres y facilitar el movimiento de carga y pasajeros, se efectuaron las siguientes reuniones bilaterales con autoridades del transporte terrestre internacional: con Uruguay (agosto 1990), con Bolivia (diciembre 1990), con Perú (diciembre 1990) y con Argentina (marzo 1991). Se participó también en la II Reunión del Consejo del Transporte para la Facilitación del Comercio, convocada por ALADI en agosto de 1990 y que presidió un representante del Ministerio.

SUBSECTOR TRANSPORTE MARÍTIMO Y PUERTOS

Comisión del artículo 4º del DL N° 3.059:

La Comisión, en cumplimiento de sus atribuciones, ha tomado diversas medidas destinadas a favorecer a los usuarios y armadores chilenos y, con ello, al comercio exterior del país, mediante la aplicación oportuna del principio de reciprocidad.

Transbordador Puerto Montt - Puerto Natales:

Se adjudicó licitación para el servicio de transbordador entre ambas localidades hasta diciembre de 1991.

Sistema de información del transporte marítimo:

A fin de lograr un sistema de información confiable que facilite la toma de decisiones, se ha comenzado por analizar y depurar las estadísticas de comercio exterior. En la actualidad se cuenta con estadísticas depuradas de las exportaciones por vía marítima, las que han servido para apoyar las negociaciones a realizarse próximamente con las autoridades marítimas de Venezuela.

Acuerdos internacionales:

En el mes de noviembre de 1990, y entre el 14 y el 16 de mayo de 1991, se efectuaron reuniones de autoridades marítimas de Chile y Brasil, con el principal objetivo de solucionar problemas del tráfico y agilizar el comercio bilateral por vía marítima, ajustándolo a las condiciones existentes en ambos países.

Subsidios al transporte marítimo:

Dada la difícil configuración geográfica de la zona austral, en que el transporte marítimo juega un rol fundamental, se continuó subsidiando tráficos que no son económicamente rentables. Se destinó para ello, en 1990, la suma de \$ 3,6 millones para la Décima Región, \$ 15,64 millones para la Undécima Región y \$ 183,4 millones para la Duodécima Región. Además, se asignaron \$ 22,2 millones para los tráficos entre Isla de Pascua y el continente y para el archipiélago de Juan Fernández, en la Quinta Región. En vista de la importancia que revisten los subsidios al transporte marítimo para estas zonas, en especial para la zona austral, los que son solicitados anualmente, el Ministerio está elaborando un estudio sobre la metodología que debe aplicarse para su asignación.

Plan de Reparación y Mejoramiento de los Puertos de Valparaíso y San Antonio de la Quinta Región y Ampliación del Puerto de San Vicente (Sitio Cero):

La recuperación de importantes instalaciones portuarias de la Quinta Región destruidas por el terremoto de 1985 se encuentra bajo la responsabilidad de la Comisión Interministerial de Puertos, que preside el Señor Ministro de Obras Públicas, y de su Secretaría Ejecutiva, en las cuales este Ministerio forma parte activa.

Planificación del Desarrollo Portuario en Chile:

La puesta en marcha del Plan de Desarrollo Portuario de los puertos de la Quinta Región ha dejado de manifiesto que la planificación portuaria en Chile es ejercida actualmente por diversas oficinas, tales como el Ministerio de Obras Públicas, la Empresa Portuaria de Chile, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, etc., y que, al mismo tiempo, otras funciones importantes para la planificación efectiva del desarrollo

portuario no son asumidas por ninguna agencia. Por ello, el gobierno con el objeto de dar el primer paso en la superación de las limitaciones que impone la situación antes descrita, contrató los servicios de asesoría de una firma consultora con el objeto de prestar ayuda en la formulación definitiva de los objetivos y alcances de la Planificación portuaria en el país, la definición de una organización institucional que considere el esquema antes descrito y del programa de implementación requerido.

Sistema de Tarificación Portuaria:

Se está trabajando, en forma conjunta con el Ministerio de Economía, para llevar a cabo un estudio orientado a la definición de una metodología y procedimientos estandarizados para la implantación de un sistema de Tarificación Portuaria. Este estudio se ha incluido dentro del Proyecto de Infraestructura I que se encuentra en etapa de pre-evaluación por parte del Banco Mundial.

Bases de una Política de Participación del Sector Privado en la Provisión de Infraestructura Portuaria:

El desarrollo previsto de las actividades de comercio exterior, plantea la necesidad de contar con una política basada en criterios técnicos que garanticen una gestión y desarrollo eficiente del sector portuario. En este contexto, el Ministerio forma parte del grupo de trabajo que coordina la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes.

Proyecto Nuevo Puerto Comercial de Punta Arenas:

El 25 de mayo de 1990 se constituyó por primera vez la Comisión del puerto de Punta Arenas, cuyo objetivo fue analizar los términos de la licitación y estudiar los problemas y rigideces que presentaban las Bases del llamado a precalificación de participantes para la licitación del diseño, construcción y operación del nuevo puerto comercial de Punta Arenas, y responder a las consultas de los adquirentes. Esta Comisión estuvo coordinada por la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Planificación de Inversiones en Transporte (Sectra), y la integraron, además de este Servicio, representantes del Ministerio de Defensa, de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, del Ministerio de Planificación y Cooperación y de la Duodécima Región. Dicho llamado fue declarado desierto en virtud de que sólo una de las 32 empresas que compraron las bases presentó antecedentes.

En la actualidad dicha comisión está trabajando como contraparte del estudio que realiza el consorcio integrado por Puerto Autónomo de Valencia y Construcciones y Estudios S.A., que ha planteado su interés en la materialización de dicho proyecto.

Estudio de Puerto Corral:

En este proyecto el Ministerio integró la contraparte del estudio contratado por la Intendencia de la Décima Región, a través de la I. Municipalidad de Valdivia, con el objeto de analizar y estudiar las condiciones naturales para la construcción de una facilidad portuaria en la Bahía de Corral, que permita movilizar el flujo creciente de exportaciones forestales que presenta el área de influencia de esa Bahía.

Empresa Portuaria de Chile

Modificaciones en el área operacional:

La Ley Nº 18.966 delimitó y redefinió los servicios portuarios que puede realizar la empresa. Específicamente modificó el artículo 5º del DFL Nº 290, excluyendo los servicios de transferencia de carga y porteo dentro de los recintos portuarios. Otorga a Emporchi la facultad de cumplir funciones de almacenista y porteador de tráfico internacional.

El DS Nº 125, de 1 de agosto de 1990, publicado en el Diario Oficial, del 11 de enero de 1991, redefinió los servicios que puede prestar la empresa y fijó las nuevas tarifas de tales servicios. Por otra parte, en el puerto de Valparaíso se implantó un sistema de información operacional y de facturación por computador, el que se encuentra listo para ser extendido al resto de los puertos de Emporchi.

Movimiento de cargas:

En 1990, los puertos administrados por Emporchi transfirieron un total de 13.639.462 toneladas de carga, lo que representa un aumento de 0,2 por ciento con respecto a 1989. Para 1991, las proyecciones son de 14,3 millones de toneladas, 4,9 por ciento más que en 1990.

SUBSECTOR TRANSPORTE AÉREO

Subsidios al transporte aéreo:

Se continuó subvencionando servicios aéreos en las regiones Décima y Undécima, a fin de garantizar las conexiones entre diferentes localidades aisladas de esas regiones. En 1990 se asignaron \$ 12,6 millones para tráficos aéreos en la Undécima Región, específicamente para Coyhaique - Villa O'Higgins y Tortel - Lago Verde.

Proyecto Aeropuerto Arturo Merino Benítez:

El Ministerio tuvo activa participación, a través de un representante del Ministro, del Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil y del Secretario Ejecutivo de Sectra, en el trabajo del comité consultivo constituido en conformidad a un instructivo presidencial, con el objeto de llevar a cabo el proyecto de nuevo terminal de pasajeros y de carga para el aeropuerto Arturo Merino Benítez. Este comité estableció las bases y evaluó las propuestas de la licitación del estudio del terminal de pasajeros. Asimismo, participó en la elaboración de las bases para la licitación del estudio para el nuevo terminal de carga.

Acuerdos internacionales:

Durante el período correspondiente al presente Mensaje se lograron los siguientes acuerdos:

- Con México, y como consecuencia de la reanudación de relaciones diplomáticas, se suscribió un acuerdo para establecer servicios aéreos entre ambos países, sin limitar los puntos de operación ni el número de vuelos.
- Con la URSS, igualmente, se suscribió en julio de 1990 un Convenio sobre Transporte Aéreo. Ese mismo mes la aerolínea soviética Aeroflot inició vuelos a Chile en el marco de dicho convenio.

- Se envió al Congreso, para su ratificación legislativa, el Convenio firmado por las autoridades aeronáuticas de Chile y Estados Unidos en 1989, que mejora las disposiciones del Convenio de 1947, vigente a la fecha.

Reuniones internacionales:

En el mismo período se efectuaron las reuniones con Paraguay, para revisar las relaciones aeronáuticas bilaterales, y con España para negociar la ampliación de los servicios aéreos.

En octubre de 1990 se participó en Montreal en el XXVIII Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y, en febrero de 1991, en Montreal, en la reunión sobre marcación de explosivos plásticos.

Asimismo, se participó en cuatro reuniones del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en Santo Domingo (mayo 1990), Buenos Aires (agosto y septiembre 1990) y México (abril 1991), así como en la IX Asamblea de ese organismo (Buenos Aires, septiembre 1990).

Variación del tráfico:

El tráfico aéreo doméstico continuó su tendencia ascendente en 1990. El tráfico de pasajeros aumentó en 5,7 por ciento, mientras el de carga tuvo un incremento menor, de 1,3 por ciento. El tráfico internacional registró incrementos muy superiores al interno, pues el de pasajeros creció en 13,2 por ciento con respecto a 1989, en tanto que el de carga lo hizo en 16,8 por ciento.

GENERAL

- Se encuentra en el Congreso la modificación del artículo 43º de la Ley de Tránsito, destinada a desincentivar la armadura de vehículos a partir de partes y piezas y su posterior inscripción en el Registro correspondiente. Estos vehículos serán clasificados como "hechizos", impidiéndoseles que presten servicios en el transporte público.
- Se dictó el Decreto Supremo Nº 156 de 1990, que reglamenta las revisiones técnicas de vehículos y la autorización y funcionamiento de las Plantas Revisoras.
- Se dictó la Resolución Nº 11 de 1991, que fija las dimensiones máximas de vehículos.
- Se inició el proceso de reforzamiento de las Secretarías Regionales Ministeriales, mediante contratación de personal profesional y técnico y provisión de equipos computacionales y vehículos.
- Se participó en el grupo de trabajo interministerial, presidido por la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, que elaboró un proyecto de reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental aplicable a proyectos de inversión, públicos y privados.
- Se presidió el grupo de trabajo sobre Servicios e Infraestructura de Transporte, que forma parte de la instancia de coordinación y consulta sobre comercio exterior entre el sector público y el privado, creada por el Gobierno para contribuir al mejor funcionamiento del comercio exterior.

COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

En el área urbana se efectuaron las siguientes tareas:

- Mejoramiento y validación de herramientas técnicas, desarrolladas en ESTRAUS, para el análisis de proyectos estratégicos de transporte urbano y su aplicación a la evaluación económica de la línea 5 del Metro y sus alternativas relevantes. Formulación de nuevos planes estratégicos.
- Especificación, llamado a propuesta e inicio de la Encuesta de Origen y Destino de viajes del Gran Santiago, a fin de detectar los hábitos de viaje de los capitalinos a partir de una muestra a nivel de 35.000 hogares.
- Estudios de preinversión de los ejes Lira - Carmen - Las Industrias, anillo intermedio y proyectos estratégicos provenientes del Plan 1 de ESTRAUS.
- Estudios de ingeniería de detalle del esquema de prioridades para buses en Avenida Grecia y del proyecto de ciclovía urbana en Américo Vespucio.
- Realización de diversos estudios de preinversión en infraestructura de transporte en Regiones Quinta, Octava y varias ciudades importantes del país.

En el área interurbana se efectuaron las siguientes tareas:

- Asesoría técnica a los organismos que están llevando adelante proyectos de mejoramiento de infraestructura de transporte, tales como el mejoramiento de los terminales de pasajeros y carga del aeropuerto Arturo Merino Benítez y programa de rehabilitación portuaria de los puertos de la Quinta y Octava Regiones.
- Asesoría técnica a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en la elaboración del diagnóstico de su infraestructura.
- Elaboración de las bases para una política de participación del sector privado, en la provisión de infraestructura portuaria y del estudio de impacto ambiental asociado al programa de rehabilitación portuaria.
- Participación en la contraparte técnica de diversos estudios.

Subsecretaría de Telecomunicaciones

Durante el transcurso del primer año de Gobierno, se detectaron problemas importantes del sector, tales como: inmovilidad del sector del servicio público telefónico, por juicios existentes en la Comisión Resolutiva y en la E. Corte Suprema.

En concreto, la labor realizada hasta ahora puede resumirse en los siguientes puntos:

Area Social

- Se formalizó y respaldó la instalación, por parte de la empresa privada, del primer centro de servicios de telecomunicaciones, orientado a la solución de los problemas de marginalidad y aislamiento social, instalándose por la Telefónica Manquehue, un

centro de: Servicio Telefónico, Servicio de Fax y encargos en la Población La Pincoya..

- Se coordinó, en conjunto con la Intendencia de Santiago y Empresas de Servicio Público Telefónico del Sector, la atención a necesidades de teléfonos públicos en los sectores periféricos de la Región Metropolitana y se proyectó su instalación en el resto del país.
- Con el objeto de que toda la comunidad tenga acceso a los servicios de telefonía móvil, se reestudieron los proyectos existentes, con lo que en el año 1991, el 80 por ciento de la población tiene la posibilidad de acceder a este servicio.
- Estudio y evaluación de un proyecto de telemedicina y teleeducación que se llevará a cabo el presente año en conjunto con la Embajada de Canadá.
- Se efectuó el diagnóstico de situación de la Telefonía Rural en nuestro país, resolviendo la Subsecretaría de Telecomunicaciones buscar recursos foráneos, que permitan una inversión en esta área, o subsidiar a las empresas nacionales que puedan otorgar este servicio.

Area Legislativa

En el área legislativa se realizaron las siguientes tareas:

- Se ha terminado el estudio de la reforma de la Ley General de Telecomunicaciones, cuya proposición será enviada al Congreso Nacional, durante el período de legislatura ordinaria del presente año.
- Con el propósito de regularizar la existencia de transmisiones irregulares, se elaboró un proyecto de modificación de la Ley General de Telecomunicaciones, que se encuentra en condiciones de ser enviada al Congreso Nacional.

Area tarifaria

Con el fin de resolver definitivamente los problemas tarifarios de los servicios públicos, se formularon los términos de referencia para contratar la asesoría en estudio de proyectos tarifarios de las Empresas Operadoras Nacionales en los distintos servicios, sin perjuicio de una solución legislativa, ya estudiada, que se propondrá durante el primer semestre del presente año en el Congreso Nacional.

Area Administrativa

- Atención de los reclamos que los usuarios del sector hacen llegar, los que han sido resueltos, en su mayoría, en un breve plazo.
- Se estudiaron y mejoraron los procedimientos para atender las solicitudes de concesión de servicios públicos de telecomunicaciones, a objeto de optimizar el tiempo de trámite de éstas, de acuerdo a la legislación vigente.
- En conjunto con la Subsecretaría de Transportes, se contrató y se llevó a la práctica, un estudio de diagnóstico orgánico y administrativo del Ministerio. Este, una vez evaluado, permitió mejorar sustancialmente la estructura administrativa de la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

- Se firmó un convenio de cooperación entre la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Universidad de Santiago, por el que se están ejecutando programas conjuntos de investigación y asesorías en áreas de telecomunicaciones de interés mutuo, concretando con ello, un gran anhelo de profesionales y académicos. Esto como una primera etapa de futuros convenio, con el resto de las universidades del país.
- Se redactó y distribuyó un procedimiento de comunicación entre las Secretarías Regionales Ministeriales y la Subsecretaría de Telecomunicaciones para el mejoramiento de la gestión pública, con óptimos resultados.
- Se realizó uno de los eventos más importantes para el sector desde el punto de vista jurídico, por ser el primero en su serie: Simpósium Jurídico de las Telecomunicaciones LEXTEL'90, participando en él, todas las empresas del sector, representantes de organismos internacionales, universidades y parlamentarios.
- Se puso en práctica un proyecto informático, que ha permitido eliminar los históricos atrasos en la tramitación de concesiones, permisos y licencias, que se producían en este servicio.
- Se instalaron equipos de comprobación técnica de emisiones en el área metropolitana, que permite una mejor fiscalización del espectro radioeléctrico.
- Se actualizó el reglamento de cobro de derechos por utilización del espectro radioeléctrico, con mejor rendimiento fiscal.

Area Internacional

El Gobierno de Chile, por indicación de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, suscribió Convenios de Cooperación para el Desarrollo de las Comunicaciones con Argentina (7 de agosto de 1990), Venezuela (10 de octubre de 1990) y Paraguay (20 de febrero de 1991).

En esta misma perspectiva, en mayo de 1990, se realizó el seminario internacional: Las Telecomunicaciones y el Desarrollo Económico y Social de América latina y El Caribe - TELALCA'90.

En el marco de colaboración a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Administración Chilena de Telecomunicaciones ha plegado sus mejores esfuerzos. La visita del señor Secretario General de la UIT en agosto de 1990 a nuestro país y la designación de un tercer experto que la Unión ha tenido a bien designar en Chile, para atender los países latinoamericanos, son un reconocimiento a nuestra gestión internacional en este ámbito.

Por otra parte, se ha iniciado un proceso de cooperación mutua e intercambio de profesionales con la República Popular China, de provecho para ambos países.

En el marco de la Cooperación Iberoamericana, Chile suscribió un acuerdo para estudiar, junto a 16 países latinoamericanos, la utilización de un Canal de Televisión vía satélite, destinado a programas de integración, educación y ciencia. Este corresponde al Satélite Hispasat '92, que España pondrá en órbita el último trimestre del año 1992.

Empresa de Correos de Chile

La Empresa en este primer año de Gobierno democrático, ha puesto énfasis en delinear una política de desarrollo y en resolver los problemas más críticos. Para ello, ha debido absorber el tráfico creciente y mejorar la cobertura del servicio. La atención postal aumentó en un 0.65 por ciento. Cabe destacar que el aporte de este servicio en el año 1990, ascendió a 9.1 millones de dólares.

Conjuntamente con lo anterior, la Empresa continúa con la misión de satisfacer en la mejor forma las necesidades postales, buscando con ello la integración del territorio nacional y el apoyo al desarrollo integral del país.

2. Metas ministeriales

Subsecretaría de Transportes

Proyectos de Ley, Decretos y Reglamentos

La prescindencia del Estado en el sector transporte durante el Gobierno anterior, generó una gran cantidad de problemas y distorsiones en su funcionamiento. Los más graves y conocidos por la opinión pública se muestran en el deficiente funcionamiento del transporte público en las principales ciudades del país, agudizado en la ciudad de Santiago por sus impactos negativos en los niveles de contaminación del aire. Esta misma política, aplicada a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), la ha llevado a una situación económica extremadamente delicada. Graves problemas se presentan en la actualidad en el transporte caminero, por su elevado nivel de endeudamiento así como diversas condiciones de funcionamiento inapropiado de este mercado, en especial en lo que se refiere al transporte de carga.

La política de este Gobierno significa que el Estado reconoce la importancia social y estratégica de este sector, asumiendo en consecuencia un rol más activo. Se busca en esta forma garantizar un funcionamiento adecuado de los diversos mercados de transporte en condiciones de eficiencia económica y nivel de servicio, con un mayor control de la producción de externalidades negativas. Esta mayor eficiencia significa, en algunos casos, la búsqueda de condiciones de competencia adecuadas y, en otros, la búsqueda de condiciones de complementación de las diversas tecnologías de transporte.

Parte importante de la acción del Ministerio se traduce en la proposición de leyes, decretos y reglamentos que definen, en su conjunto, el ambiente en el cual se desenvuelven los diferentes actores en este sector.

En el caso del transporte urbano, vale la pena destacar las iniciativas legales orientadas a crear un organismo para fiscalizar el cumplimiento de las reglamentaciones dictadas en el último período, a regular las vías congestionadas a través de esquemas de tarificación vial, a crear un organismo centralizado de gestión de tránsito y a adecuar la actual legislación de tránsito en diversos aspectos.

El objetivo de otros instrumentos legales es mejorar la fiscalización del transporte por carretera. Entre ellos puede citarse el que crea un Registro de Servicios de Transporte de Carga, el que mejora el control de pesos por eje, el que reglamenta los servicios de transporte de carga y el que define los requisitos que deberán cumplir las empresas que presten servicios de transporte.

En fin, otros instrumentos legales propuestos se orientan a recuperar la capacidad del transporte ferroviario (Plan de Rehabilitación y Modernización de los Ferrocarriles), consideran el factor seguridad en el transporte (redefinición de Ley de Seguro de Vehículos y Prohibición de Importación de Partes y Piezas Usadas) y persiguen mejorar la eficiencia de la institucionalidad del transporte (Ley general de puertos, Ley sobre tasas y derechos aeronáuticos y clasificación de aeropuertos y Ley Orgánica de Mintratel).

Realizaciones u obras comprometidas

Entre éstas, se incluyen acciones orientadas a mejorar la planificación del transporte (formulación de políticas de transporte urbano, plan estratégico de infraestructura de transporte público, sistemas de información del transporte interurbano e internacional y del transporte marítimo), a garantizar la equidad del mercado a través de una tarificación racional que elimine actuales distorsiones (tarificación por uso de infraestructura en transporte interurbano terrestre y sistema tarifario portuario) y a racionalizar la concesión de subsidios (nuevo sistema de análisis y concesión de subsidios al transporte marítimo).

Medidas administrativas

Su objetivo es poner en aplicación o facilitar la aplicación de decisiones o políticas previamente adoptadas. Entre ellas cabe mencionar la licitación de plantas de revisión técnica en regiones, el control del transporte terrestre internacional en pasos fronterizos, la simplificación de trámites relacionados con el despacho de los transbordadores y el reforzamiento de las Secretarías Regionales Ministeriales y de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte.

Negociaciones y acuerdos

Se trata principalmente de acuerdos internacionales, bilaterales y multilaterales, sobre transporte marítimo, aéreo y terrestre. Asimismo, de la facilitación de trámites en fronteras a fin de agilizar el transporte internacional. Se considera también actuar, en estrecha coordinación con Corfo, en los aspectos que conciernen al sector transporte (política de las empresas públicas del sector, deudas de los transportistas).

a. Tareas Inmediatas

Proyectos de ley, decretos y reglamentos

- Envío de proyecto de ley sobre tarificación vial para limitar el acceso de vehículos al área céntrica de Santiago.
- Envío de proyecto de ley que crea un organismo centralizado de gestión de tránsito para la ciudad de Santiago.

- Envío de proyecto de ley que crea la Superintendencia de Transporte Público.
- Actualización de la legislación de tránsito. Se enviarán proyectos de ley para modificar diversos aspectos de la Ley de Tránsito, tales como la creación de la licencia de conductor profesional, modificación de las normas sobre inscripción de vehículos en el Registro de Vehículos Motorizados, creación del certificado de homologación técnica de vehículos, y cambios en normas diversas de tránsito.
- Envío de proyecto de ley que prohíbe la importación de partes y piezas usadas de vehículos.
- Envío de proyecto de ley sobre reglamentación de los servicios de transporte de carga.

Realizaciones u obras comprometidas

- Se realizarán estudios sobre las siguientes materias: plan estratégico de infraestructura de transporte para Santiago; tarificación por uso de infraestructura de transporte interurbano terrestre; sistema de información del transporte interurbano e internacional; desarrollo institucional en el área de seguridad vial; sistema de información de accidentes del tránsito; estudio sobre política y normativas para la construcción de terminales de buses interurbanos en Santiago y otras ciudades del país.

Medidas administrativas

- Se completará el proceso de licitación de plantas de revisión técnica en las regiones, de conformidad con las normas del Decreto Supremo N° 156 de 1990.

Negociaciones y acuerdos

- Se realizarán reuniones con las autoridades marítimas de Venezuela, Ecuador y Colombia, con el objeto de agilizar y facilitar el comercio bilateral por vía marítima con cada uno de esos países.
- En transporte terrestre internacional, se realizarán reuniones bilaterales con Perú, Paraguay, Bolivia, Brasil y Argentina. En el mes de junio se efectuará en Asunción, Paraguay, la Reunión de Expertos Preparatoria de la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)

- Modificar el estatuto orgánico de la empresa a fin de otorgarle mayor libertad en su gestión, para que pueda competir en igualdad de condiciones con el transporte camiónero, suprimiendo o corrigiendo el efecto del subsidio cruzado que beneficia al operador vial.
- Obtener una solución al problema de la deuda acumulada en el pasado.
- Obtener recursos financieros de bajo costo y largo plazo, para la materialización de los trabajos definidos en el Plan de Rehabilitación de Ferrocarriles.

Los recursos consultados en el presupuesto vigente para los gastos corrientes del presente año, son insuficientes para las necesidades mínimas de operación y mantenimiento. El aporte del Fisco, considerado principalmente para el servicio de la deuda, requiere la promulgación de una ley para su materialización. De no promulgarse, se producirá una crisis grave de caja a partir de junio, ya que los compromisos financieros de junio-julio superan los \$ 3.000 millones, que la empresa no

puede solventar con sus ingresos propios. Tampoco puede iniciar los trabajos de rehabilitación, agravándose el deterioro de los activos operacionales y disminuyendo en consecuencia las posibilidades de generación de ingresos.

Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes.

En el área de transporte urbano:

- Vincular progresivamente los aspectos de desarrollo urbano y ambientales al análisis de las soluciones de transporte.
- Promover y supervisar la ejecución de experiencias piloto de corredores de transporte público en Avenida Grecia, Vicuña Mackenna y de ciclovía urbana en Américo Vespucio.
- Desarrollar y coordinar el contenido técnico y de proyectos del nuevo programa de inversiones en vialidad urbana (BID III).
- Proseguir los planes de inversión en gestión de tráfico en Regiones Quinta y Octava y los programas de estudios de preinversión en vialidad urbana para las principales ciudades del país.

En el área de transporte interurbano, estudios sobre los siguientes aspectos:

- Confección de manuales de evaluación social de proyectos de inversión en infraestructura vial y ferroviaria.
- Mejoramiento de los accesos a los puertos de San Vicente, Talcahuano, San Antonio y Valparaíso.
- Preparación de planes directivos para el desarrollo de infraestructura caminera, portuaria y aeroportuaria a nivel nacional, así como para el desarrollo de la infraestructura de transporte estratégico en las principales ciudades del país.
- Participación en comités de coordinación, tales como el comité operativo de puertos, comité consultivo del aeropuerto Arturo Merino Benítez, unidad de coordinación, etc.

b. Tareas de mediano y largo plazo

Proyectos de ley, decretos y reglamentos

- Se preparará un proyecto de modificación de la Ley de Rentas Municipales a fin de readecuar los mecanismos tributarios relacionados con el transporte, racionalizando los procesos de cobro de los permisos de circulación.
- Se elaborará un proyecto de nueva Ley Orgánica del Ministerio, que regule su gestión en lo concerniente a la Subsecretaría de Transportes. Se preparará un proyecto de ley general de puertos, que fije la normativa para la gestión y administración de esos terminales.

Realizaciones u obras comprometidas

Se realizarán estudios regionales de transporte, orientados a detectar los principales

problemas en el transporte de personas y bienes. Sus resultados permitirán orientar la labor de las Secretarías Regionales Ministeriales en el ámbito de las facultades de este Ministerio (reglamentación y regulación de mercados de transporte), detectar problemas de accesibilidad a servicios básicos, así como identificar necesidades de mejoramientos de infraestructura de transporte para eventuales estudios específicos posteriores.

Se establecerán sistemas de información del transporte marítimo y del transporte terrestre interurbano e internacional, de acuerdo con las proposiciones que emanen de los estudios en marcha.

Medidas administrativas

Se completará el proceso de reforzamiento de las Secretarías Regionales Ministeriales, a fin de mejorar su eficiencia y aumentar el control del grado de desenvolvimiento del transporte.

Negociaciones y acuerdos

- Con el objeto de lograr nuevas oportunidades y rutas para las líneas aéreas chilenas, que puedan ser operadas en igualdad de condiciones con las empresas extranjeras, se realizarán negociaciones con autoridades aeronáuticas de varios países, entre ellos Uruguay, Nueva Zelanda, Francia, Paraguay y Argentina.

Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transportes.

En el área de transporte urbano:

- Desarrollar las bases técnicas e institucionales de un sistema de representación digital del espacio, que permita uniformar y hacer más eficiente el manejo y transferencia de información gráfica de proyectos.
- Realizar los estudios básicos que permitan mantener actualizadas las herramientas técnicas de análisis, así como los de preinversión necesarios para garantizar eficiencia en el proceso de evaluación de proyectos de inversión.

En el área del transporte interurbano:

- Confección de manuales de evaluación social de proyectos de inversión en infraestructura portuaria y aeroportuaria.
- Estudios básicos tendientes a desarrollar los sistemas de información requeridos para el apoyo del proceso de planificación de la infraestructura de transporte interurbano.
- Prefactibilidad técnico-económica de proyectos de infraestructura vial y ferroviaria.
- Desarrollo de un sistema de planificación de la infraestructura de transporte en la macrozona sur (Octava a Décima Región). Para ello se efectuará una encuesta origen-destino de carga y pasajeros y un estudio estratégico, el que permitirá desarrollar una serie de modelos y herramientas para la evaluación de proyectos estructurales de desarrollo de la infraestructura de transporte en distintos escenarios de desarrollo urbano y regional.

Subsecretaría de Telecomunicaciones

Tomando como base el hecho que, con la excepción de Correos, la totalidad de las empresas del sector son privadas, así como el importante nivel de desarrollo que han logrado las telecomunicaciones del país, el Gobierno ha estructurado una serie de tareas y proyectos, de modo de estimular al sector privado para que en un plazo razonable, crezca significativamente hacia la universalidad del servicio básico telefónico, aumentando los niveles de penetración y la densidad telefónica (líneas telefónicas por cada 100 habitantes), estimulando, además, el desarrollo coordinado de las redes y el incremento de los servicios que por éstas se prestan. Todo este actuar se enmarca, además, en el objetivo básico cual es la defensa del usuario de las telecomunicaciones. Por otra parte, se debe destacar la importancia que tiene el desarrollo de las redes de telecomunicaciones para facilitar el transporte de información destinado a mejorar la comunicación social, la cultura, la salud y la educación de los sectores más aislados y marginados de nuestro país.

El cumplimiento de este objetivo también tiene el firme propósito de beneficiar al resto de los sectores de la economía que aún no han logrado una eficiente integración al área productiva de la misma.

Las principales metas que se destacan son:

- **Ley de Telecomunicaciones.**
Estudio y proposición de modificaciones a la Ley General de Telecomunicaciones. Las acciones consideran labores de grupos de trabajo con la participación de organizaciones del sector.
- **Definición de una política general de telecomunicaciones.**
Política general que respalda la proposición de la Ley General.
- **Tarifas de servicios públicos en telecomunicaciones.**
Se estudian propuestas metodológicas para establecer tarifas en los servicios públicos.
- **Estaciones de comprobación de emisiones.**
Estudios para la definición de las características, ubicaciones y número de dichas estaciones.

TAREAS PROGRAMADAS

Area Social

- Métodos para integrar y desarrollar el sector de las telecomunicaciones de Chile.

Area Tarifaria

- Estudio para elaborar proposición sobre las tarifas de los servicios públicos de telecomunicaciones, para el nuevo quinquenio de aplicación, a partir del 1º de enero de 1994.

Area Administrativa

- Definir las funciones, especificaciones técnicas y ubicaciones de las estaciones de comprobación técnica, en el territorio nacional.

- Estudio y proposición de la red de integración de las estaciones de comprobación técnica de emisiones.
- Definición de una política general de telecomunicaciones.
- Reforzamiento en el área de telecomunicaciones, a las Secretarías Regionales Ministeriales.
- Equipamiento de sistema de telecomunicaciones para coordinación de la estación fija y móvil de comprobación técnica de emisiones.
- Puesta en marcha de un sistema automático de Control de Bandas de Frecuencias, destinado al mejoramiento de la gestión técnica y administrativa de los servicios de telecomunicaciones.
- Adquisición de un vehículo, instalación de equipos y puesta en marcha de la estación móvil de comprobación técnica de emisiones.
- Reforzamiento de la infraestructura de apoyo a la gestión de proyectos de inversión y de estudio de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, período 1992 - 1994.
- Estudio de soluciones alternativas para el desarrollo de las telecomunicaciones rurales y sus metodologías de evaluación, en conjunto con Mideplan.
- Estudio y proposición de nuevas bandas de frecuencia, para satisfacer necesidades vigentes y futuras en servicios públicos, servicios limitados y de radiodifusión. Ello permitirá implementar nuevos servicios de telecomunicaciones y de radiodifusión, como también un aumento en la actividad comercial a nivel de proveedores.

Area Internacional

- Organización y planificación de la VI Conferencia Interamericana de Telecomunicaciones, evento al que la Secretaría General de la O.E.A., está convocando a los Ministros de Telecomunicaciones de los países miembros. En esta oportunidad, Chile asumirá la Presidencia de la conferencia y regirá su destino durante cuatro años.

Proyección Empresas de Correos de Chile.

Con el propósito de mejorar y adecuar la capacidad productiva de la Empresa de Correos de Chile, se ejecutarán los estudios técnicos para:

- Apoyo mecanizado de la clasificación de la correspondencia.
- Mejoramiento de la distribución.
- Aumentar la calidad de las prestaciones y de la eficiencia general de la empresa.
- Desarrollar nuevos productos y oportunidades de negocios, aprovechando los recursos, conocimientos y capacidades existentes.

II CONDICION ACTUAL DEL MINISTERIO

Subsecretaría de Transportes

1. Nivel central

a. Funciones

Al amparo del D.F.L. No. 279 de 1960:

- Programar, formular, realizar y dirigir una política general de transportes, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República;
- Ejercer, conforme a las instrucciones del Presidente de la República, sus atribuciones respecto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado y a la Empresa Portuaria de Chile;
- Participar en la elaboración de los convenios internacionales que celebre el Gobierno de Chile, en materia de transportes y ejercer todas las demás atribuciones que le confieren las leyes sobre la materia; para dicho efecto el Ministerio de Relaciones Exteriores deberá requerir la intervención e informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones antes de suscribirse la respectiva convención;
- Coordinar las relaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y de la Empresa Portuaria de Chile con el Presidente de la República;
- 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 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;
- Estudiar las medidas sobre implantación de nuevas tarifas a los diversos medios de transportes, las de alzas y rebajas de las existentes y las de libertad total o parcial de éstas y proponerlas al Presidente de la República, para su resolución.

Al amparo del D.L. No. 3.059 de 1979

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

Al amparo de la Ley Nº 18.287 (artículo 43º)

- 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, 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 recorridos.
- En caso de congestión de las vías o de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas, disponer el uso restringido de las primeras, previa licitación.
- Suspender servicios de transporte en casos de infracción.
- Disponer normas técnicas que permitan decretar la obsolescencia de vehículos de transporte de pasajeros.
- Establecer un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Al amparo de la Ley 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, con su consecuencia, el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago.

b. Recursos de la Subsecretaría

Situación del personal

La dotación autorizada de personal es de 183. Cabe destacar que esta dotación tuvo un aumento de 32 funcionarios con respecto al año 1990, destinándose el nuevo personal a contrata a las Secretarías Regionales del Ministerio.

A estos funcionarios deben agregarse 12 profesionales que prestan servicios en la Subsecretaría, dependiendo administrativamente del Ministerio de Planificación y Cooperación.

Situación presupuestaria

Los presupuestos finales, en términos nominales, de la Subsecretaría de Transportes para los años 1989, 1990 y 1991 son, respectivamente, los siguientes: M\$ 864.770, M\$ 790.549 y M\$ 1.076.953. En moneda constante de marzo de 1991, esos presupuestos ascienden respectivamente a M\$ 1.239.670, M\$ 899.150 y M\$ 1.076.953.

Obsérvase que el presupuesto sufrió una disminución de 27,4 por ciento en 1990 y, para el presente año, experimentó un incremento de 19,8 por ciento. La importante disminución del presupuesto de 1990, se debe principalmente a que el de 1989 incluyó la suma de \$ 233,7 millones provenientes de un crédito externo, que fueron transferidos a Emporchi para financiamiento de obras de rehabilitación portuaria. La evolución de los principales rubros de gasto, expresados en moneda constante (miles de pesos de marzo de 1991), es la siguiente:

| | 1989 | 1990 | % 89/90 | 1991 | % 90/91 |
|---------------------------------------|------------------|----------------|---------------|------------------|--------------|
| Personal | 399.945 | 376.449 | -5,87 | 497.824 | 32,24 |
| Bienes y servicios | 127.303 | 144.514 | 13,51 | 174.885 | 21,02 |
| Inversión real | 80.411 | 62.213 | -22,63 | 130.298 | 109,40 |
| Transferencias corrientes (subsídios) | 260.087 | 271.148 | 4,30 | 205.700 | -24,13 |
| Otros | 371.924 | 44.832 | -87,90 | 68.246 | 52,22 |
| TOTAL | 1.239.670 | 899.150 | -27,47 | 1.076.953 | 19,77 |

Del cuadro anterior se desprende que, para 1991, el incremento más importante se produjo en "inversión real" (109,4 por ciento), seguido del rubro "personal" (32,24 por ciento). En 1990 sólo el rubro "bienes y servicios" experimentó un aumento de cierta importancia.

2. Entidades dependientes

JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

Funciones (según DFL N° 241 de 1960 y D.L. 2.564 de 1979):

- Ejercer la dirección superior de la aviación civil y comercial en el país.
- Representar al Gobierno ante los organismos internacionales aeronáuticos y participar en la elaboración de acuerdos y convenios internacionales relacionados con la aviación comercial, actuando como contraparte chilena en las negociaciones bilaterales sobre transporte aéreo.
- Calificar el grado de reciprocidad de derechos que otorguen a las empresas aéreas nacionales los países extranjeros, para los efectos de informar sobre la suspensión o restricción de los servicios aéreos de esos países en Chile.

- Fijar tarifas en las rutas internacionales en que, por disposición de otro Estado, no exista libertad tarifaria.
- Sancionar, con la suspensión de vuelos, las infracciones a las tarifas fijadas, el no registro de las tarifas libres y el no proporcionar antecedentes estadísticos y de costos.
- Asignar a empresas nacionales, mediante licitación, las frecuencias internacionales que estén restringidas para Chile.
- Establecer y controlar los seguros de aeronaves comerciales.

Recursos

La dotación actual de la Junta de Aeronáutica Civil es de 17 funcionarios.

Los presupuestos finales de la Junta de Aeronáutica Civil fueron, en términos nominales, de M\$ 43.749, M\$ 52.334 y M\$ 61.564 para 1989, 1990 y 1991, respectivamente. En valores constantes (miles de pesos marzo de 1991) fueron de 62.715, 59.523 y 61.564, respectivamente.

La evolución de los principales rubros de gasto, expresados en los mismos valores constantes, es la siguiente:

| | 1989 | 1990 | % 89/90 | 1991 | % 90/91 |
|---------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------|------------|
| Personal | 53.568 | 47.248 | -11,8 | 51.926 | 9,9 |
| Bienes y servicios | 4.197 | 4.038 | - 3,8 | 4.930 | 22,1 |
| Inversión real | 900 | 793 | -11,9 | 3.691 | 365,4 |
| Transferencias corrientes | 930 | 919 | - 1,2 | 980 | 6,6 |
| Otros | 3.120 | 6.525 | 109,1 | 37 | -99,4 |
| TOTAL | 62.715 | 59.523 | -5,1 | 61.564 | 3,4 |

Es interesante destacar que en 1991 todos los rubros aumentan, con un incremento importante de la inversión real (365,4 por ciento), que corresponde fundamentalmente a adquisición de equipo computacional. En 1990, se observa una disminución en todos los rubros.

EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Funciones (según DFL N° 94 de 1960)

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

Recursos

El promedio anual de personal de la empresa en los años 1989 y 1990 fue de 6.481 y 6.616 funcionarios, respectivamente. La variación corresponde principalmente a la contratación de 133 guardias de vigilancia, con motivo de la reducción de la jornada laboral legal de este personal y de 87 personas exoneradas en 1988, con motivo del paro ferroviario de ese año.

Los principales rubros del comportamiento de caja en 1989 y 1990 y del presupuesto de caja de 1991 se muestran a continuación, en millones de pesos de 1991:

| | 1989 | 1990 | % variac. | 1991 | % variac. |
|-------------------------|--------|--------|--------------|--------|--------------|
| Gastos en personal | 10.101 | 10.460 | 3,6 | 11.124 | 6,3 |
| Bienes y servicios | 9.766 | 9.478 | -3,0 | 10.375 | 9,5 |
| Inversión real | 1.119 | 469 | -58,1 | 5.500 | 1.072 |
| Amortizaciones | 12.189 | 19.404 | 59,2 | 4.282 | -77,9 |
| Otros Gastos | 10.083 | 8.459 | -16,1 | 7.337 | -13,3 |
| TOTAL GASTOS (INGRESOS) | 43.258 | 48.270 | 11,6 | 38.618 | -20,0 |
| Ingreso de Operación | 21.366 | 20.206 | - 5,4 | 22.356 | 10,6 |
| Venta de Activos | 13.107 | 1.475 | -88,7 | 2.590 | 75,6 |
| Préstamos Internos | 5.285 | 20.889 | 295,2 | 1.300 | -93,8 |
| Otros Ingresos | 3.500 | 5.700 | 62,8 | 12.372 | 117,1 |

La importante variación de los ingresos en 1990 obedeció a la fuerte disminución de ventas de activos, la que fue compensada en exceso con mayor endeudamiento. La variación de las amortizaciones corresponde fundamentalmente al pago de amortizaciones de la deuda interna por vencimiento de bonos emitidos por la empresa en años anteriores.

El presupuesto de 1991 es fuertemente deficitario y consulta la transferencia del sector público de \$ 8.828 millones, que requieren la aprobación de una ley especial (en trámite en el Congreso).

EMPRESA PORTUARIA DE CHILE

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

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

Recursos

La situación económico financiera de la empresa se ha visto favorecida por el continuo crecimiento del comercio exterior, lo que se ha traducido en incremento de los niveles operacionales y, por ende, de sus ingresos. Se visualiza para los próximos años una situación promisoriosa, ya que las inversiones del sector privado están íntimamente relacionadas con la actividad exportadora, principalmente en las áreas de la minería, producción forestal y pesquera.

El exitoso resultado de la gestión financiera de la empresa, le permitió hacer en 1990 un aporte al Fisco de \$ 5.918,9 millones, al mismo tiempo que por concepto de impuesto a la renta se transfirieron \$ 4.250,8 millones.

Durante el período presupuestario 1990, Emporchi destinó recursos financieros del orden de \$ 2.658 millones para inversiones en infraestructura portuaria, accesos y vías de circulación, equipamiento operacional, edificaciones y otros. Las obras más destacadas fueron: Construcción del edificio de la Administración del puerto de Arica (\$ 77 millones en 1990), habilitación de áreas operacionales y de tránsito en Valparaíso (\$ 455 millones), construcción del edificio de la administración del puerto de Chacabuco (\$ 120 millones), inicio de la reparación del muelle N° 1 del puerto de Chacabuco (\$ 880 millones).

En 1991 se proyecta destinar \$ 3.157 millones a inversiones, destacándose 1.121 para terminar las obras del puerto de Chacabuco, 426 para reposición de áreas y equipos, 275 para accesos y vías de circulación, 533 en reparaciones mayores y 347 en recursos físicos para las áreas administrativas y personal.

COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
(SEGUN INSTRUCTIVO PRESIDENCIAL OF. SEGPRES D.EJ. R N° 17.800/15 DE 26.06.90).

Funciones

- Formular y proponer planes estratégicos para el desarrollo de los sistemas de transporte urbano e interurbano.
- Proponer mecanismos para la participación del sector privado en la provisión de infraestructura de transporte.
- Formular metodologías para la realización de estudios y evaluación técnico- económica de inversiones en infraestructura de transporte.
- Coordinar la formulación de los programas de inversión en infraestructura de transporte, incluyendo sus fuentes de financiamiento y la formulación de un programa anual de estudios necesarios para la preparación de programas de inversión.

Recursos

La Secretaría Ejecutiva de la Comisión (Sectra) dispone de 12 ingenieros en la Región Metropolitana, 2 en la Quinta Región y 4 en la Octava Región, además de secretarías y auxiliares que suman 8 en todo el país.

Subsecretaría de Telecomunicaciones

1. Nivel central

a. Funciones:

La Subsecretaría de Telecomunicaciones, es la encargada de regular, 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 decreto Ley N° 1.762, de 1977 y en la Ley N° 18.168 de 1982 y sus sucesivas modificaciones, y pueden resumirse en lo siguiente:

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

La Ley General de Telecomunicaciones, clasifica los siguientes servicios:

- Servicios de telecomunicaciones de libre recepción o de radiodifusión;
- Servicios públicos de telecomunicaciones;
- Servicios limitados de telecomunicaciones;
- Servicios de aficionados a las radiocomunicaciones;
- Servicios intermedios de telecomunicaciones.

Entre los servicios mencionados, el correspondiente a los servicios públicos ocupa una posición preponderante por el volúmen de las operaciones comprometidas.

En otra clasificación, hecha de acuerdo a la naturaleza del servicio, se identifica dos tipos de ellos. Uno de característica bidireccional, que corresponde básicamente a los servicios de telefonía, telex, telegrafía y transmisión de datos y otro, de característica unidireccional, constituido por los servicios de radiodifusión, como la radio y la televisión.

b. Recursos de la Subsecretaría

SITUACIÓN DEL PERSONAL

La cantidad de funcionarios de la Subsecretaría alcanza a 146 personas, de las cuales 50 corresponden a la categoría de profesionales. Además, se contrataron 21 empleados a honorarios, para cubrir funciones que no se satisfacen con la dotación permanente.

SITUACIÓN PRESUPUESTARIA

La evolución del presupuesto de la Subsecretaría y de los principales rubros de gastos, en moneda constante de marzo de 1991, se muestra a continuación:

| | 1989 | 1990 | % 89/90 | 1991 | % 90/91 |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|----------------|-------------|
| Personal | 358.475 | 314.697 | -12.2 | 354.609 | 12.7 |
| Bienes y Servicios | 51.607 | 49.860 | -3.4 | 72.912 | 46.2 |
| Inversión real | 218.753 | 24.026 | -89.0 | 78.924 | 228.5 |
| Transferencias corrientes | 1.489 | 1.775 | 19.2 | 2.420 | 36.3 |
| Otros | 11.338 | 38.176 | 236.7 | 1.000 | -97.4 |
| TOTAL | 641.662 | 428.534 | -33.2 | 509.865 | 19.0 |

La evolución del Presupuesto de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, demuestra un claro deterioro en los años 1989 - 1990, y que a pesar del incremento observado del Presupuesto 90/91 en un 19 por ciento, éste no cubre requerimientos reales en función de las responsabilidades que debe asumir al planificar, normar y controlar el sector de las telecomunicaciones del país.

2. Entidades dependientes o relacionadas

EMPRESA DE CORREOS DE CHILE

Funciones:

Empresa Correos de Chile (según D.L. Nº 10 de 1981):

La Empresa de Correos de Chile creada en febrero de 1982, como Empresa estatal de administración autónoma y patrimonio propio, para continuar con las funciones postales que desarrollaba el ex servicio de Correos y Telégrafos hasta esa fecha, se ha impuesto como misión el 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.