



## **PRESENTACION**

Este documento constituye el informe de evaluación de las tareas realizadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante 1992, en relación con las metas ministeriales establecidas para el período.

Si bien se evalúa en forma detallada el cumplimiento de dichas metas, se explicitan también las tareas relevantes que serán acometidas durante 1993, y las perspectivas de desarrollo de los sectores de transporte y telecomunicaciones durante este año, último del gobierno de Su Excelencia el Presidente don Patricio Aylwin Azócar.

El informe está dividido en dos partes esenciales, la primera relacionada con la Subsecretaría de Transportes y la segunda con la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

El documento se ha estructurado sobre la base de tres módulos fundamentales, a saber:

- una presentación general y resumida de los principales problemas y desafíos que enfrenta cada uno de los sectores (o subsectores cuando corresponda) incluidos en el informe;
- una presentación en detalle de las tareas realizadas durante 1992; y,
- una presentación del programa de trabajo correspondiente a 1993.

En el caso del sector transportes, la presentación se ha organizado en áreas temáticas relacionadas con los subsectores de transporte terrestre, marítimo, aéreo e infraestructura, y con aspectos institucionales en los que se ha avanzado en 1992 y se seguirá trabajando durante este año.

Santiago, 15 de Enero, 1993

## INTRODUCCION

El transporte y las telecomunicaciones son funciones esenciales para el desarrollo de las actividades económicas del país. La población destina parte importante de su tiempo a viajar y percibe directamente los impactos asociados al funcionamiento de los sistemas de transporte (accesibilidad, costo, seguridad, contaminación) y telecomunicaciones. Estos impactos determinan influyen de manera cada vez más determinante en la calidad de vida de vastos sectores de la población.

La tasa de crecimiento en 1992 se estima entre 10% a 12% para el sector transporte, y entre 25% a 28% para el sector telecomunicaciones. La participación acumulada de ambos sectores en el crecimiento del producto fue de 7,3% en 1991, cifra significativa en la composición de éste, pero que no da cuenta completa de los recursos que se asignan al sector transporte, debiendo agregarse factores como el consumo de combustible, repuestos, costos por accidentes y otros, que dan una cifra anual de recursos movilizados por el sector transporte cercana a los US\$ 6.000 millones. La inversión anual en infraestructura de transporte en el país es de aproximadamente unos US\$ 600 millones. En telecomunicaciones es de aproximadamente US\$ 340 millones anuales, en su mayor parte proveniente del sector privado.

El transporte y las telecomunicaciones tienen además una dimensión social, puesto que los servicios disponibles generan condiciones de accesibilidad y oportunidades no necesariamente homogéneas para distintos grupos sociales. Son, por lo tanto, bienes económicos cuya disponibilidad o carencia determina en forma relevante las posibilidades de mejoramiento del nivel de vida de la población.

La oferta y la demanda de estos servicios es el resultado de decisiones individuales de decenas o centenas (según sea el caso) de miles de personas, y de la acción de muchas instituciones (empresas de transporte y diversos organismos del Estado). Para armonizar estas decisiones con el bienestar común, es esencial que exista un marco que entregue señales adecuadas, tanto para orientar la elección de los usuarios como para encauzar debidamente la provisión de la oferta por parte de agentes públicos y privados.

En el caso de la función transporte, su realización se caracteriza por el uso intensivo de bienes públicos y por la existencia de externalidades. En estos casos le cabe un importante rol al Estado como proveedor de la infraestructura de transporte y un rol regulatorio para dar cuenta de distorsiones derivadas de la no correspondencia entre los resultados económicos y privados que se vinculan con una determinada decisión. Para ello es necesario realizar tareas de planificación, establecer reglamentaciones y regulaciones, y realizar la gestión de los sistemas, teniendo en cuenta las particularidades de cada subsector.

Como, al igual que en el caso anterior, no existe plena igualdad para ingresar al mercado como demanda efectiva de servicios comunicacionales, el Estado debe velar por el fomento y estímulo a las prestaciones que favorezcan a las regiones más alejadas y a los sectores más postergados en la sociedad.

Los beneficios derivados de los progresos tecnológicos en esta área deberán alcanzar a la mayor parte de los habitantes y a toda la geografía nacional, para que efectivamente posibiliten una elevación del nivel de vida de la población, así como el desarrollo del país.

**PRIMERA PARTE**  
**SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES**

## I. TAREAS DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL PERIODO 1990-1994

La compleja realidad del sector transporte, tanto por los recursos que involucra, su repercusión en la calidad de vida de la gente, la presencia de una gran diversidad de actores involucrados en él, como por su activa presencia en prácticamente todos los otros sectores de la vida nacional, le confieren una dimensión de gran sensibilidad económica, social y política.

Durante el Gobierno anterior, ya sea por debilidad política o por incapacidad técnica, no fueron reconocidas estas características, quedando este sector marginado de las políticas de "modernización" que experimentaron otros ámbitos de la vida nacional.

El Gobierno Democrático asumió la responsabilidad y el compromiso histórico de introducir los cambios necesarios para corregir las profundas distorsiones en este importante sector, no sólo por las ineficiencias económicas que producía y su impacto directo en la calidad de vida, sino también considerando las perspectivas de desarrollo económico y social futuro del país en que los sistemas de transporte ocupan un lugar fundamental.

El rol principal del Estado se encuentra en su capacidad de administrar eficientemente el sector en consonancia con los grandes objetivos nacionales. La presencia de bienes de uso público, así como de importantes externalidades (medio ambiente, congestión, accidentes), su repercusión directa hacia el cumplimiento de metas sociales (educación, salud, uso equilibrado del territorio, etc.), la gran cantidad de actores involucrados y otros, hacen imprescindible una activa presencia y participación del Estado en él.

Los objetivos principales del sector y los mecanismos de política a través de los cuales se enfrentan, se pueden resumir en:

- Eficiencia económica en la utilización de los recursos. Se enfrenta fundamentalmente a través de generar condiciones competitivas en la provisión de los servicios de transporte y eficiencia en la provisión y gestión de la infraestructura. Esto significa libertad de mercado, reglas del juego claras y transparentes, precios por utilización de la infraestructura que reflejen los costos de mantenimiento y provisión. Cuando el mercado no funciona adecuadamente, ya sea por abundancia de oferta de servicios o por escasez, se introducen las correcciones necesarias (licitaciones, subsidios).
- Equidad. En la provisión de servicios, a través de subsidios cuando el mercado no responde a objetivos sociales y en la provisión de infraestructura vía la evaluación social de proyectos. Entre los operadores mediante una reglamentación equitativa.
- Condiciones adecuadas de seguridad. A través de normas técnicas de vehículos, legislación, diseño de infraestructura y educación, entre otros.

- Protección del Medio Ambiente. A través de normas técnicas de vehículos, normas de utilización de vías y normas de diseño de infraestructura.

La política de transporte se define, por lo tanto, a través de un conjunto heterogéneo de acciones que deben conjugar armónicamente los objetivos planteados en consonancia con otros objetivos nacionales.

Por sus características, básicamente reglamentaria y normativa, la capacidad de fiscalización y control de su cumplimiento constituye una pieza clave de su éxito.

## 1.1 TRANSPORTE TERRESTRE

La política seguida intenta superar las graves distorsiones presentes a marzo de 1990: parque vehicular excesivo, anticuado, con malas prácticas de mantención y armaduría de vehículos usados, alto nivel de endeudamiento y morosidad, congestión –en especial de transporte público urbano–, contaminación, bajo nivel de empresarización con organizaciones gremiales "poderosas" habituadas a presionar para el logro de sus objetivos, informalidad en el sector laboral, situación de absoluto deterioro de los ferrocarriles (vía, equipos, personal, endeudamiento), altos niveles de accidentes, ausencia de una política de infraestructura de transporte (inversión, gestión, participación sector privado), institucionalidad precaria tanto en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como a nivel de coordinación interministerial.

Los cambios que se ha ido introduciendo corresponden a una situación inédita, en especial dado que la situación a que se llegó en Chile producto de la errada política de la pasada administración, corresponde a un ejemplo también único a nivel internacional. El sector representa, por ambas experiencias– la pasada y la actual–, un caso de alto interés para otros países. El gran desafío ha sido intentar responder con una política que mantenga las ventajas de una política de mercado, pero con una mayor presencia del Estado que, además de fijar las reglas del juego para permitir una sana competencia, incorpore los aspectos necesarios de equidad y considere aquellos elementos externos que el mercado no es capaz de internalizar directamente.

### *Transporte de personas*

En el ámbito urbano la política se ha orientado a conciliar el crecimiento de las ciudades, los incrementos en la tasa de motorización y aumento de la demanda por viajes, con la escasez de infraestructura y la mantención de niveles adecuados de calidad de vida.

En este sentido la política de transporte define como principal mecanismo, capaz de conciliar los objetivos anteriores y responder a las necesidades de las próximas décadas en las principales ciudades del país, el de otorgar prioridad al transporte público y

racionalizar el uso del automóvil. Esto significa modernizar el transporte público, privilegiando el uso de las vías para este tipo de transporte y la utilización de tecnologías no contaminantes en aquellas ciudades en que se justifique.

Racionalizar el uso del automóvil significa introducir restricciones a su uso ineficiente. La política del Gobierno privilegia como herramienta la utilización de mecanismos de mercado (tarificación de vías y/o de estacionamientos) para vías congestionadas.

A su vez, la modernización del sector de la locomoción colectiva ha comenzado a experimentar avances sustantivos a partir de 1992, estableciéndose un marco de actuación para el desarrollo de la actividad, que incluye aspectos de reglamentación y de regulación, como no lo había tenido el sector en largos años.

La mayoría de los reglamentos están ya en plena vigencia, configurando un escenario muy distinto de aquel en que se desenvolvía el transporte público de Santiago hasta 1990, caracterizado por marcados rasgos de informalidad y atraso de la gestión empresarial. Numerosos reglamentos dictados durante el último año y medio están teniendo un efecto importante sobre la operación y organización de los servicios. Se han establecido, entre otras normas, el tipo de vehículos que pueden operar en los servicios, la obsolescencia técnica de éstos, un registro de los servicios en que operan los buses y taxibuses, las emisiones máximas por vehículo y el tipo de organizaciones que pueden prestar servicios de transporte público.

La culminación de esta política, para la ciudad de Santiago, es la puesta en marcha del proceso de licitación de vías que, basado en un sistema de competencia entre empresas de transporte, constituye un mecanismo de gran potencialidad para impulsar la modernización empresarial en este sector.

En el ámbito de la infraestructura, su mantenimiento y gestión óptima resulta de alta relevancia, por los volúmenes vehiculares involucrados, así como el desarrollo de una política de inversiones con incrementos de capacidad, consistentes con las propias necesidades del sector (por ejemplo, las políticas de desarrollo urbano). En el caso de Santiago los proyectos de semaforización y la Línea 5 del Metro están entre los más destacados que emprenderá este Gobierno. Las necesarias inversiones de vialidad urbana deben ser analizadas en el ámbito de la Comisión Interministerial de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, diseñándose un Plan Director para Santiago durante 1993.

Los estudios regionales contemplados en el presupuesto de 1993 deberán producir las acciones necesarias para entregar planes de operación de servicios, uso de vías o propuestas de inversión en infraestructura que respondan a las necesidades de transporte en las principales ciudades (y entre ellas).

Se espera como labor esencial del Gobierno dejar una adecuada reglamentación de transporte público, registros de todos los servicios y sus características, soluciones concretas encaminadas a los principales problemas y una capacidad instalada en las Secretarías Regionales Ministeriales y de fiscalización para continuar administrando eficientemente el sistema hacia adelante. Toda esta labor representa un cambio estructural con relación a la situación de Marzo del año 1990.

### *Transporte de Carga*

La eficiencia en este sector ha requerido una serie de acciones del Gobierno, siendo las más destacables las siguientes: pago de impuestos por renta efectiva; ley de peso por eje; solución del problema de endeudamiento; estudio (en fase final) sobre una política de tarificación vial que responda a la estructura real de costos. Este último aspecto resulta de gran importancia para lograr equidad tanto al interior del modo caminero y entre éste y los otros modos (ferroviario y marítimo). La eliminación de armadura de vehículos a partir de componentes importados usados constituye otro de los objetivos básicos del Gobierno para este año, lo mismo que la ley de licencia del conductor profesional y programas de capacitación empresarial. Se espera entregar un sector significativamente más sano en todos sus esquemas de funcionamiento con relación a la situación inicial de marzo del 1990.

### *Transporte Internacional*

Este sector ha demostrado una gran dinámica de crecimiento en los últimos años con tasa de aumento de los flujos vehiculares en promedio superiores al 30% anual. La labor de este Gobierno se ha centrado en abrir más oportunidades para las empresas chilenas, liberar mercados que se mantenían restrictivos (cupos máximos por país) y agilizar los papeleos y trámites que requiere este transporte. Uno de los logros máximos ha sido la exención del IVA para este tipo de servicios, dejándolos en similares condiciones que el transporte aéreo y marítimo internacional.

En este sentido la política de transporte terrestre internacional es plenamente consistente con las de los modos aéreo y marítimo; apertura plena de mercados en un ambiente de reciprocidad. Los resultados a la fecha están a la vista: las empresas chilenas en un mercado sostenidamente creciente han aumentado significativamente su participación porcentual (con Argentina de un orden de 18% a sobre un 30%).

### *Terminales*

El desarrollo de infraestructura de terminales de transferencia de transporte terrestre constituye una parte esencial de una política hacia este sector. En transporte interurbano de pasajeros hay claramente una falencia que superar, frente a la presencia de múltiples

terminales, propiedad de unas pocas empresas, que no producen beneficios a los usuarios y a una sana competencia. Se espera resolver adecuadamente el problema para la ciudad de Santiago durante este Gobierno y dejar una política clara para solucionar el problema en otros lugares del país.

En transporte de carga, la existencia de terminales multimodales es parte esencial de una política con vista al uso de tecnologías (como el contenedor) y en consideración a una política racional de uso de vías urbanas/interurbanas. Existen algunas iniciativas que dejarán un importante grado de avance en el enfrentamiento de este problema hacia finales de este Gobierno.

### *Ferrocarriles*

La situación de la EFE es conocida al inicio del Gobierno y la política de éste queda suficientemente clara en el proyecto de ley, de larga y compleja tramitación en el Congreso y finalmente publicado en Octubre de 1992. Se espera, considerando tanto el contenido del proyecto que otorga las flexibilidades y recursos adecuados para la recuperación de la Empresa, así como la aplicación del resto de la política de transporte (equidad y transparencia entre modos competitivos), que a fines de este Gobierno se haya logrado un claro vuelco en las perspectivas de desarrollo de este importante modo de transporte.



En el caso de FERRONOR S.A., se espera, en conjunto con CORFO, definir durante 1993 una política similar a la de EFE, lo cual permitirá lograr similares objetivos que en esa empresa.

## **1.2 TRANSPORTE MARITIMO**

### *1.2.1 De servicio exterior*

Existía en esta actividad un régimen abierto y competitivo bien establecido que se justificaba plenamente mantener. Convencidos los empresarios de esta orientación, están llevando a cabo inversiones cuantiosas para modernizar y ampliar su flota, las que en el período 1990-94 ascenderán a más de US\$ 400 millones.

La acción del Ministerio en este campo se ha limitado a buscar la apertura de nuevas oportunidades para los navieros chilenos, mediante la aplicación del principio de reciprocidad, en los cada vez más escasos países que les imponen restricciones.

### *1.2.2 Cabotaje*

En contraste con el dinámico crecimiento experimentado por el transporte marítimo



internacional, el cabotaje muestra un estancamiento desde hace largos años. Esto se origina fundamentalmente en los mismos problemas de inequidad frente al transporte por carretera que han afectado a los ferrocarriles, pero también en la existencia de trabas burocráticas específicas que deterioran el servicio y elevan artificialmente su costo.

Se planteó entonces como objetivo de política desburocratizar la operación del cabotaje. Para ello se reactivó en 1991 la Comisión Técnica y de Operación de la Simplificación de la Documentación Naviera, la que en 1992 ya puso en marcha diversas medidas que agilizan el cabotaje. No obstante, hay todavía dificultades con algunos servicios públicos (SAG, Policía Internacional y Sanidad Ambiental) para lograr acuerdos sobre procedimientos eficaces y equivalentes a los que se aplican a otros medios de transporte. De superarse estas dificultades y el problema del sistema de practica durante 1993, en este Gobierno se habrá conseguido desburocratizar el cabotaje, abriéndole efectivas perspectivas de desarrollo. Esto requiere una decisión superior, que remueva los obstáculos que presentan ciertos organismos autónomos del Estado.



Por otra parte, en la zona de Puerto Montt al Sur del país, el cabotaje tiene un papel esencial por ser el principal modo de transporte para la gran mayoría de los habitantes de esas regiones. En 1990, había un clima de incertidumbre con respecto a varios servicios de particular importancia, ante la ausencia de reglas del juego claras y estables en materia de los subsidios que el Estado entrega en algunos casos y de la acción de las empresas públicas que se desempeñaban en la zona. Se fijó entonces como objetivo el poner en práctica una política definida para asegurar y mejorar los servicios marítimos en ese ámbito. Para ello se elaboró una nueva modalidad de otorgamiento de subsidios, que privilegia contratos de largo plazo y focaliza el subsidio hacia los sectores más necesitados, se impulsó una racionalización de los servicios y se trabajó, junto con CORFO, en la modernización de la empresa pública Transmarchilay. Producto de estas acciones, la estabilidad de todos los servicios principales estará garantizada al finalizar este gobierno, en numerosas localidades se habrá hasta duplicado o triplicado la frecuencia de los servicios y habrá mejorado también la calidad de las naves que atienden diversos tráficos. Todo ello con un gasto total en subsidios inferior al que se hacía en 1990.

Situaciones especiales pendientes son el servicio marítimo a Isla de Pascua y la posible apertura de una conexión por transbordador entre Puerto Williams y Puerto Almanza (Argentina).

### 1.3 TRANSPORTE AEREO

La política de apertura sujeta a reciprocidad que consagraba la legislación vigente en 1990 es esencialmente correcta y se ha mantenido. No obstante, nuevas tendencias iniciadas en la década de los 80, y que están reforzándose en los últimos años, han

hecho aconsejable introducir algunos ajustes al marco legal para preservar un régimen competitivo y promover la igualdad de oportunidades para las aerolíneas chilenas. Este perfeccionamiento de las reglas del juego es necesario para la consolidación de las empresas establecidas en el país, especialmente en este período de crisis financiera que enfrenta la industria aerocomercial occidental. Al proyecto de nueva ley de aviación comercial se ha incorporado un reforzamiento de la Junta de Aeronáutica Civil y está listo para ser enviado al Congreso.

Por otra parte, la Junta de Aeronáutica Civil se propuso un activo programa de negociaciones con otros estados con el fin de impulsar el desarrollo de los servicios, especialmente en las regiones de Latinoamérica y del Asia-Pacífico, así como de brindar nuevas oportunidades comerciales a las empresas aéreas chilenas, corrigiendo desbalances que existían particularmente en relación con los otros países sudamericanos. Esta política apuntaba a aprovechar las favorables condiciones creadas por la instalación del gobierno democrático y el significativo crecimiento del mercado aéreo internacional chileno.

Se prevé que durante este período de gobierno se habrá logrado obtener nuevos derechos, de utilidad inmediata para las compañías chilenas, en unos quince países. Se espera también que se habrá completado el difícil proceso de corregir desequilibrios con los países sudamericanos, lo que permitirá abrir una nueva fase de negociaciones centrada en la apertura del mercado regional.

En conjunto, estas políticas han contribuido al fuerte crecimiento del tráfico de pasajeros, tanto nacional como internacional, que se estima en aproximadamente un 60%, en ambos casos, durante estos 4 años de gobierno. Las empresas chilenas habrán crecido en el período algo más que el mercado internacional total y los usuarios se habrán visto favorecidos por tarifas más competitivas, especialmente en el mercado doméstico.

#### **1.4 TERMINALES MULTIMODALES (PUERTOS Y AEROPUERTOS)**

El vigoroso crecimiento del tráfico, principalmente en relación con el movimiento internacional de mercancías y personas, presiona fuertemente sobre la capacidad de las estaciones de transferencia, sobre todo los puertos y aeropuertos. Aún cuando se verificaban satisfactorios niveles de eficiencia en la operación, se detectaron dos problemas claves: un déficit de infraestructura en ciertos casos y la ausencia de normas que pudieran inducir el necesario desarrollo de estas instalaciones, a mediano y largo plazo, sobre bases económicas adecuadas.

Por esta razón se dió prioridad a dos tareas:

- enfrentar rápidamente los problemas de capacidad más acuciantes mediante proyectos de inversión pública;

- generar políticas de desarrollo integral que provean un marco más competitivo en estos subsectores y estimulen una activa participación del sector privado en las nuevas inversiones.

## **1.5 INSTITUCIONALIDAD**

El Gobierno recibió una institucionalidad precaria del sector transporte, con un Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones muy debilitado en recursos humanos y materiales, con atribuciones dispersas en distintos ministerios, y otros problemas para los cuales la institucionalidad existente no se encontraba preparada. Durante este período se ha ido tomando conciencia de ello y se encuentran en desarrollo iniciativas de modernización institucional que permitirían superar esta situación.

## **II. TAREAS REALIZADAS DURANTE 1992**

### **2.1 TRANSPORTE TERRESTRE**

#### *2.1.1 Reglamentos de transporte público de pasajeros*

En marzo de 1990, cuando asumió el Gobierno, la locomoción colectiva de Santiago estaba sumida en una aguda crisis originada por la desregulación y desreglamentación más extrema que haya experimentado en Chile una actividad económica de cierta relevancia. El sobredimensionamiento y deterioro del parque de buses y taxibuses obligó al Gobierno a impulsar durante 1990 un drástico plan de retiro de los vehículos más antiguos, en un número superior a los 2.500.

El objetivo de la reglamentación es impulsar una modernización en la gestión de los operadores de transporte público, buscando superar el esquema predominante hasta ahora (pequeños propietarios de uno o dos vehículos que operan a un nivel casi mercantilista, uniéndose a otros propietarios a través de una asociación gremial o sindicato para prestar el servicio), dando paso a empresas de transporte que busquen la eficiencia en la provisión de los servicios y que sean capaces de aprovechar las oportunidades que ofrece el mercado y los avances en la gestión empresarial y la tecnología.

Numerosos reglamentos se han dictado durante los últimos dos años orientados a la operación y organización de los servicios. Se han establecido, entre otras normas, el tipo de vehículos que pueden operar en los servicios, la obsolescencia técnica de éstos, un Registro de los servicios en que operan los buses y taxibuses, las emisiones máximas por vehículo y el tipo de organizaciones que pueden prestar servicios de transporte público. En 1992 se dictaron, entre otros, los siguientes reglamentos:

- Reglamento de Servicios de Transporte Público de Pasajeros: En noviembre de este año, se publicó el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, el primero de su tipo en casi 20 años y resultado de un amplio proceso participativo de los diversos actores involucrados. El Decreto Supremo N° 212 crea importantes obligaciones que no existían para estos servicios, entre ellas la obligatoriedad de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros. 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.

El 17 de diciembre se publicó, además, el Decreto Supremo N° 237, mediante el cual se establecen 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.

- Transporte Escolar: El 14 de marzo se publicó el Decreto N° 38 que establece, entre otras exigencias, el tipo de vehículos que en el futuro podrá desempeñar transporte remunerado de escolares, lo que significa que gran parte de los vehículos llamados "utilitarios", no podrán ejercer esta actividad y deberán ser reemplazados en un plazo de dos años. 11

### 2.1.2 Licitación de vías del centro de Santiago

En el caso de Santiago, uno de los elementos de mayor importancia para el ordenamiento del transporte público 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. La flota del sistema licitado alcanza a un poco más de 6.000 buses y taxibuses; otros 5.000 operan fuera del centro en forma desregulada. Como resultado de la licitación de vías el crecimiento inorgánico del parque se ha detenido, produciéndose una fuerte renovación de éste, sin ningún apoyo crediticio del Estado. De 13.000 buses en 1990 actualmente el parque se redujo a 11.500 vehículos, con una fuerte renovación del material rodante. N

Cuatro millones doscientos mil viajes se realizan cada día en Santiago en los 11.000 buses y taxibuses. Todos ellos fueron afectados de alguna manera en octubre pasado, = 11.000?

a la puesta en marcha de la primera fase del sistema licitado (correspondiente a las vías céntricas). Doscientos sesenta y cinco líneas cambiaron su denominación y número identificador, el 80% de las cuales bajaron su tarifa, y no menos de ochenta líneas fuera del sistema licitado cambiaron completamente su recorrido.

Por otra parte, la política del Ministerio ha significado una disminución en términos reales del 40% del valor de la tarifa en relación con el inicio del período.

### *2.1.3 Puesta en marcha del Proyecto de la Línea 5 del Metro de Santiago.*

Por orden del S.E. el Presidente de la República, 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 Comité sesionó en numerosas oportunidades tomando las principales decisiones respecto del desarrollo del proyecto. La primera etapa de su puesta en marcha consistió en la precalificación de proveedores del material rodante (trenes), concluida en octubre pasado, iniciándose en diciembre la segunda etapa consistente en la licitación para la provisión de los trenes, en la que competirán las cuatro empresas precalificadas. La presentación de propuestas, su evaluación y posterior adjudicación, así como la firma del contrato con la empresa ganadora tendrá lugar durante el primer semestre de 1993. En el desarrollo de esta tarea le ha cabido una importante participación al Ministerio, especialmente en la etapa de preclasificación de proveedores de material rodante y en su continuación, la licitación para la provisión de los trenes. Por otro lado, el Comité ha tomado 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.

### *2.1.4 Actualización de la legislación de tránsito*

Se trata de un conjunto de modificaciones a la Ley de Tránsito que persigue 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, el abandonar el sitio del accidente, o instalar señalización ilegal o peligrosa.

Para formular el proyecto, se consideró apropiado recoger las observaciones de la comunidad. En particular, se instruyó a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes sobre la necesidad de recabar información del público acerca de los problemas que presenta la actual ley del tránsito, recibándose sobre 50 proposiciones, tanto de particulares como de las más diversas organizaciones. Posteriormente, estas propuestas se sometieron a 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,

1000 del  
50 - ?  
ni más y?

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.

El proyecto se encuentra en la etapa de afinamiento final y en breve estará en condiciones de ser remitido al Parlamento.

#### **2.1.5 Control de emisiones de fuentes móviles (automóviles y buses)**

- a) Normas de emisiones para automóviles nuevos: En septiembre de 1992, con la publicación en el Diario Oficial del Decreto N° 211, entra en vigencia una nueva normativa sobre emisiones para los 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 dispone 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 los vehículos 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.

- b) 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 a la llegada del Gobierno. Se estableció un programa paulatino de reducción de los niveles de emisión que reduce desde el 1° de enero de 1993 a un máximo de 12% la opacidad permitida a la salida del tubo de escape de los buses (humo). Como referencia, al inicio del actual período de Gobierno ese valor máximo era de 34%.

No es posible cuantificar exactamente el efecto de esta reducción, pero se estima que superaría el 10% si se la compara con la situación de marzo de 1990. Esta estimación está respaldada por las estadísticas que mantiene la Comisión Especial de Descontaminación de Santiago, que muestran que los índices de material particulado PM10 (atribuibles a emisiones de motores diesel) han estado disminuyendo consistentemente desde 1990, y que la magnitud de la disminución es superior al 10%.

### **2.1.6 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". La propuesta consideró la licitación de dos proyectos, para lo cual la ciudad se dividió en dos partes: una corresponde al área oriente y suroriente (comunas de Providencia, Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea, Ñuñoa, La Reina, Macul, Peñalolén, La Florida y Puente Alto); la otra parte corresponde al resto de la ciudad.

El proyecto global consiste en el desarrollo de un sistema centralizado, que controlará desde varios computadores la operación de los aproximadamente mil semáforos existentes en la ciudad. El sistema permitirá 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. Asimismo, se contempla 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 Av. Andrés Bello (como experiencia piloto).

Las postulaciones se recibieron el 14 de agosto y luego de analizar las propuestas técnicas se procedió al análisis de las propuestas económicas, de modo que los términos finales del contrato debían estar definidos a principios de 1993. En consecuencia, es posible estimar que la ejecución del proyecto se iniciará en abril de 1993 y su plazo de ejecución es de dos años y medio.

### **2.1.7 Mejoramiento de la gestión empresarial y situación laboral en el transporte de pasajeros y carga.**

- a) Programa de asistencia técnica: Durante el último trimestre del año pasado se inició, en el marco del PYME, un programa de asistencia técnica por un monto de \$ 62 millones destinados a financiar asesorías en la gestión de empresas de transporte licitadas. Este programa beneficiará a 746 empresarios (adscritos a 20 servicios o líneas de locomoción colectiva).

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

- b) Legislación laboral: En conjunto con el Ministerio del Trabajo se elaboraron 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 carga.

Se analizó con este Ministerio, además, la viabilidad de modificar el sistema de remuneraciones de los choferes basado en el "boleto cortado", por uno de carácter fijo. No se coincidió en presentar un proyecto de ley sobre la materia, debido a que el Ministerio del Trabajo consideró que una decisión de esta naturaleza podía constituir una mala señal en relación a condiciones semejantes para los diversos sectores económicos. En todo caso, este cambio se introducirá paulatinamente vía futuras licitaciones.

- c) 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 licencia clase A1 y A2, necesarias para conducir vehículos destinados al transporte de carga o al transporte público de pasajeros.

Se encuentra ingresada al Parlamento, a la espera que comience su tramitación en la Comisión Transporte de la Cámara de Diputados. En el intertanto se está desarrollando un estudio en conjunto con INACAP para diseñar los Planes y Programas de los respectivos cursos.

### *2.1.8 Administración del parque vehicular.*

El objetivo de esta tarea es regularizar la situación del parque vehicular (el registro de los 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 deben 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 sujeto a la aprobación, por parte del Parlamento, del proyecto de ley que establece la prohibición de importar partes y piezas usadas **que atenten contra la seguridad y que permitan armar vehículos**, y que crea las entidades de homologación referidas. También se crean desarmaduras para eliminar vehículos, que han cumplido su vida útil de acuerdo a la reglamentación vigente.

Este proyecto de ley se encuentra en trámite parlamentario, en la Comisión de Economía de la Cámara de Diputados. Con ella se acordó una Subcomisión para redactar un nuevo texto que compatibilizará los objetivos del Gobierno sobre la materia y la opinión de la mayoría de sus miembros, en el sentido que la prohibición tácita de importar partes y piezas usadas presenta problemas constitucionales.



El Ministerio preparó un nuevo texto que, en lo esencial, mantiene los objetivos del proyecto original, en el sentido de evitar la armaduría de buses y camiones a partir de partes y piezas usadas. En enero de 1993 se comenzará a tratar este proyecto en trámite de urgencia.

#### **2.1.9 Desarrollo de sistemas de tarificación vial.**

a) Tarificación vial urbana: Durante 1992 el proyecto de ley de tarificación vial urbana estuvo en su primer trámite en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, encontrando dificultades para su aprobación. El proyecto 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 de este 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.

b) Tarificación vial interurbana: Se realizó un estudio iniciado el 25 de febrero de 1992, cuyo objetivo principal era diseñar un conjunto de tarifas por el uso de infraestructura vial, el cual propenda a corregir las imperfecciones del mercado de transportes 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 provisión, conservación y gestión de infraestructura realizado por el estado, que sea compatible con la estructura tarifaria definida en la letra anterior, y que además sea coherente con las políticas fiscales y de transporte impulsadas por el Supremo Gobierno.

El estudio se encuentra en su última fase, esto es, se están incorporando las últimas observaciones de la contraparte técnica para la entrega del informe final. La proposición en que está concluyendo el estudio consiste en los siguientes aspectos principales:

- Implementar 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 y lo que se recaudará vía impuesto al diesel.
- Las tarifas (\$/km) de peaje por 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 cuales 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. Se propone en total 11 plazas en la zona norte, 21 en la zona central y 14 en la zona sur.

#### **2.1.10 Transporte ferroviario**

El logro más significativo alcanzado en 1992 fue la aprobación y promulgación de la ley N° 19.170, que modificó el estatuto orgánico de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, contenido en el DFL N° 94 de 1960, dando así inicio al proceso de reconstrucción de los ferrocarriles.

En noviembre de 1992, el Directorio de la Empresa 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 dos 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 tuvieron en cuenta los estudios preliminares de carácter orgánico y los planes de emergencia y de rehabilitación preparados por la Empresa en el curso del año.

El Directorio, desde su instalación, ha definido una política de gestión profesionalizada que se expresa, entre otros aspectos, en la selección de personal de nivel gerencial, atendiendo su idoneidad y capacidad técnica. Así, en estos meses iniciales, la Gerencia General ha sido ejercida interinamente por el ex Gerente de Pasajeros, esperándose la conclusión del proceso de selección y el nombramiento del Gerente General definitivo, así como la ratificación o reemplazo de los Gerentes de área, en un plazo breve.

Los aportes del Fisco a la Empresa, contemplados también en la citada ley N° 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, que contempla los mejoramientos más urgentes de infraestructura y equipos, con un presupuesto total de \$ 2.280 millones.

#### *2.1.11 Transporte internacional por carretera.*

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% anual. Sólo en el primer semestre de 1992 se transportaron en torno 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 No. 163/84 y del Decreto MRE No. 257/91 que promulgó el Convenio de Transporte Internacional Terrestre.

#### *2.1.12 Proposición de normativas comunes sobre transporte multimodal.*

Esta meta corresponde a la tarea encomendada a Chile en la I Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, para los países que integran la Conferencia, basada en el estudio de los documentos y proposiciones elaborados al respecto por los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, del Mercosur, la ALADI y la CEPAL.

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

El trabajo considera un análisis de la situación actual y perspectivas del transporte multimodal en la subregión, sus interrelaciones a nivel mundial y las recomendaciones resultantes para tener normas comunes. Implica la 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 a darle mayor fluidez y rapidez. Incluye también el reconocimiento e inclusión 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 además, la elaboración de planes de divulgación y capacitación sobre la materia a niveles regional y nacionales. Por su

envergadura, esta tarea, más que una meta parece ser una actividad a mediano plazo. Con mayor tiempo de análisis de ella se desprenderán seguramente análisis y metas que, a nivel nacional, significarán metas específicas.

## **2.2 TRANSPORTE MARITIMO**

### *2.2.1 Elaboración del Proyecto de Ley General de 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 formaron dos grupos de trabajo interministeriales para elaborar dicha política, los que entregaron sus informes. Estos serán sometidos a la aprobación de las instancias superiores de gobierno en el mes de enero de 1993, tras lo cual se podrá dar inicio a la elaboración de los proyectos de ley pertinentes.

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 Parlamento en 1994.

### *2.2.2 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 se encuentra estudiando medidas tendientes a eliminar trámites innecesarios en el cabotaje y otras rigideces, con el objeto de que el servicio sea más ágil y expedito y de menor costo para los embarcadores. El principal problema que tiene el cabotaje marítimo en Chile, no es el alto valor de sus fletes, sino que 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, es decir, ésta 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 la inspección que se estime necesaria con posterioridad por los servicios y organismos que intervienen en la recepción. Para adoptar e implementar administrativamente esta medida, se determinó que las Gobernaciones Marítima de Valparaíso, San Antonio y Puerto Montt, pusieran en práctica, en forma previa, un plan piloto sobre recepción de naves, cuya marcha blanca finalizó a fines de Agosto y se está aplicando en todos los puertos desde el mes de Septiembre, con algunas imperfecciones aún en ciertos puertos, por la intervención de algunos servicios públicos.

### ***2.2.3 Liberalización del transporte marítimo bilateral.***

En el campo internacional, se eliminó en los tráficos bilaterales, desde y hacia Chile, con los siguientes países Argentina, Perú, Ecuador, Colombia, Costa Rica y República Dominicana, 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 nuestro comercio exterior.

## **2.3 TRANSPORTE AEREO**

### ***2.3.1 Nueva Ley de Aviación Comercial y del Estatuto Orgánico de la JAC.***

Se elaboró y envió a la Secretaría General de la Presidencia un proyecto de ley que reemplaza a la actual Ley 2.564 de 1979, que norma la aviación comercial y también se modifica el DFL 241 de 1960, Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil.

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 el DFL 241, "Estatuto Orgánico de la JAC", se modifica la composición del Consejo y se refuerza la Planta de la Secretaría para permitirle cumplir las con nuevas facultades y el fuerte incremento de negociaciones internacionales en que se ha visto envuelto el Organismo, con el objetivo de presionar la apertura de los mercados internacionales para las empresas chilenas.

### ***2.3.2 Reuniones Bilaterales de Consulta.***

Se ha dado especial énfasis a las negociaciones bilaterales con los países de la región latinoamericana, 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 JAC, organismo que mantuvo 10 reuniones de consulta de este tipo en 1992, involucrando a 6 países latinoamericanos (Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela). Durante 1993 se continuarán las rondas de conversaciones con estos países.

## 2.4 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

El Instructivo SEGPRES (D.EJ) (R) N° 17.800/15 de fecha 20 de Junio de 1990 le asignó a la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte la misión preferente de coordinar y formular planes y proyectos de infraestructura, tendientes al adecuado desarrollo de los sistemas de transporte en el país y a su óptimo aprovechamiento. El ámbito de competencia de la Comisión, que es presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, abarca los sistemas de transporte de las principales ciudades del país y el sistema destinado al transporte interurbano e internacional, dentro del territorio de la República.

Consecuentemente con la misión encomendada, el trabajo realizado hasta la fecha por la Comisión ha estado dirigido principalmente a generar los programas de inversión en vialidad urbana que se encuentran vigentes, en el contexto de las políticas generales definidas para el sector transporte por el Ministerio del ramo. Para el caso de transporte interurbano ha sido necesario trabajar en el desarrollo de metodologías especiales de evaluación, ya que se trata de temas recientemente incorporados al quehacer de la Comisión y sobre los cuales no hay suficiente experiencia.

Los programas de inversión en vialidad urbana elaborados por esta Comisión para los principales centros urbanos del país totalizan un monto de inversión cercano a los US\$ 800 millones a la fecha. Para tal efecto, se ha trabajado en la generación de planes para el Gran Santiago y Gran Valparaíso, además de múltiples proyectos de carácter específico tanto para Santiago como para otras ciudades del país.

Para el caso particular de Santiago, que es el más complejo y por lo tanto es donde se ha puesto el mayor énfasis, algunas de las obras de infraestructura en que se ha trabajado se basan en una política de transporte que se orienta –en términos muy generales– a privilegiar el transporte público. Un elemento importante que ha demandado un especial esfuerzo ha sido el Proyecto Línea 5 del Metro de Santiago, que se

orienta de manera específica a resolver en parte el grave problema del sector sur de Santiago. Entre los avances alcanzados durante 1992 se cuentan el proceso de precalificación de 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.

El desarrollo de proyectos de vías exclusivas, que es otro de los proyectos específicos con el que la Comisión debe apoyar la política de transporte, se encuentra paralizado debido a problemas ligados con su fuente de financiamiento

*Mediana  
ayudas*

En cuanto al programa de vialidad urbana, se han realizado los esfuerzos necesarios por concluir con éxito los objetivos planteados en la suscripción del Crédito BID 559, que termina en marzo de 1993; igualmente con el Crédito BIRF 3028. Además, dado que estas dos fuentes de financiamiento para obras de infraestructura están próximas a agotarse, se ha planteado por parte de la Comisión un tercer programa de inversiones en vialidad urbana, el cual aún no se concreta.

El financiamiento de los programas de vialidad urbana es una de las situaciones difíciles que enfrenta en este momento la Comisión. En efecto, por una parte está el problema de discontinuidad de financiamiento que se puede generar por el hecho que el Crédito BID 559 se encuentra próximo a concluir y no existe a la fecha claridad respecto de la forma mediante la cual se financiarán los proyectos que quedan en carpeta, dado que el tercer programa de inversiones en vialidad urbana no ha tenido el avance esperado.

En lo que respecta a infraestructura interurbana, una de las principales tareas desarrolladas por la Comisión se refiere a la elaboración de metodologías de evaluación social de proyectos. En particular, durante el año 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.

En cuanto a la red aeroportuaria nacional, durante 1992 se inició y desarrolló un estudio de diagnóstico que permitirá identificar requerimientos básicos de inversión y sus prioridades en los aeropuertos del país.

\* Reception may begin  
from our Superintendent of Schools



## 2.5 ASPECTOS INSTITUCIONALES

Durante 1992 se acometieron diversas iniciativas en el orden institucional, tanto de aquellos que dicen relación con aspectos internos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, como de otros que se vinculan a la problemática intersectorial más general. Las iniciativas más importantes corresponden a las siguientes:

- a) Proyecto Planta de la Subsecretaría de Transportes para el mejoramiento de grados, homogeneizándolos con los de otros ministerios y entre las dos subsecretarías del Ministerio.
- b) Refuerzo de las Secretarías Regionales en recursos humanos y equipamiento
- c) Análisis de atribuciones y carencias legales para preparación de una Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- d) Participación en el Grupo de Trabajo Interministerial (Task Force) para el análisis y proposición de modernización de la institucionalidad del sector infraestructura.

## III. PROGRAMA DE TRABAJO PARA 1993

### 3.1 TRANSPORTE TERRESTRE

Como criterio orientador de la acción en este subsector, las áreas de **seguridad del tránsito y fiscalización de los servicios de transporte** tendrán una prioridad en las tareas que desarrollará la Subsecretaría de Transporte en 1993, sin perjuicio de las tareas que se vienen realizando en el área de las reglamentaciones y regulaciones.

#### 3.1.2 Creación de capacidad de fiscalización

En un mercado naturalmente atomizado como es el de los servicios de transporte público, en que actúan cientos o miles de operadores, la necesidad de la fiscalización es insustituible. La experiencia demuestra que en ausencia de fiscalización y control, el cumplimiento de la reglamentación es muy bajo, desvirtuando las políticas que se impulsan con el fin de modernizar el transporte de pasajeros. La normativa vigente se transforma en lo que comúnmente se denomina "letra muerta", en que las más elementales disposiciones reglamentarias y las regulaciones no se cumplen por falta de fiscalización.

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 de pasajeros por calles y caminos.

La misión fundamental de ese organismo debe ser fiscalizar el cumplimiento de la reglamentación de los servicios de transporte y de los contratos de concesión (particularmente, los de licitación de vías).

En tal sentido, durante 1992 se ha preparado un anteproyecto de ley que crea la Superintendencia de Transporte, texto que se encuentra en la etapa de afinamientos menores en la Subsecretaría de Transportes. El análisis del proyecto a nivel del Ejecutivo se estima que comenzará en marzo próximo, y que su envío al Parlamento tendrá lugar en el primer semestre de 1993.

Además, en el último trimestre de 1992 se puso en marcha la creación de una unidad de fiscalización dentro de la Subsecretaría de Transporte cuya acción debería dar sus primeros frutos a partir de 1993. Esta unidad cuenta con recursos del Presupuesto de 1993 para su operación. 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. También, en el marco del Programa de Iniciativa para las Américas se cuenta con recursos para capacitación del personal e informatización de la futura Superintendencia.

### **3.1.3 Licitación de vías en Santiago**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha anunciado recientemente el inicio de la segunda fase de la licitación de vías para servicios de locomoción colectiva en la ciudad de Santiago, la que involucrará a servicios que operan en forma desregulada fuera del centro de la ciudad. En otras palabras, la regulación de los servicios de locomoción colectiva de Santiago se está implementando por etapas, la primera de las cuales consistió en la licitación de las vías céntricas ya en operación.

La licitación como herramienta de regulación del mercado de la locomoción colectiva no es sólo una regulación de **flujos** de locomoción colectiva (el aspecto más visible de la licitación), sino que tiene una dimensión mayor, de transformación profunda en muchos aspectos de la actividad, que bien puede calificarse como un punto de inflexión a partir del cual se revierte una política de desregulación aplicada al sector por largos años. Pero es también una modificación del rol del Estado, que adquiere la responsabilidad de regular una parte significativa de la actividad, para lo cual se requieren recursos humanos y materiales que toma tiempo instalar y poner en funcionamiento en la administración.

La tarea durante 1993 será la culminación de una política de ordenamiento del transporte público de Santiago, que quedará como uno de los logros importantes del Gobierno del

Presidente Aylwin. La segunda fase de la licitación profundizará la *empresarización* de los operadores de la locomoción colectiva e incentivará el cambio tecnológico orientado a reducir las emisiones de los vehículos de transporte público. Se considera, además, la posibilidad que la segunda fase de la licitación incluya servicios especiales de sustitución del automóvil.

También, como parte del ordenamiento y optimización de la operación de los servicios se contempla la construcción de un esquema de paraderos diferidos en la Alameda L.B. O'Higgins.

#### **3.1.4 Iniciativas que deben continuar o culminar en 1993**

- Participación en la definición de una política de infraestructura de transporte urbano: Se seguirá en la preparación de planes estratégicos orientados a expandir la vialidad, especialmente aquella destinada a los servicios de transporte público.
- Tarificación vial urbana: Se seguirá trabajando en el proyecto de ley para su aprobación por el Parlamento.
- Línea 5 del Metro de Santiago: Se seguirá trabajando en el proyecto con el fin de cautelar que se cumplan los criterios y los plazos establecidos para el desarrollo del proyecto. El Comité de Ministros Línea 5 deberá seguir cumpliendo las funciones que se le han encomendado en relación con las grandes decisiones del proyecto.
- Modificaciones a la Ley de Tránsito: Se remitirá el proyecto de ley al Parlamento.
- Ley de Piezas y Partes: Se seguirá trabajando en el proyecto de ley para su aprobación por el Parlamento.
- Reglamento de terminales de transporte público: Se completará la dictación del reglamento respectivo, cuya primera etapa se inició en 1992.
- Sistema de control centralizado de semáforos para Santiago: Se seguirá trabajando en la licitación del proyecto y su posterior puesta en marcha.
- Decreto de emisiones de motores nuevos de locomoción colectiva: Se dictará un decreto que norma las emisiones de los buses nuevos que entren al parque de Santiago a fines de febrero de 1993. Los estándares de emisiones de gases y partículas para estos vehículos serán sensiblemente más estrictos que los vigentes hasta el momento. Los buses que ingresen a la locomoción colectiva de Santiago deberán estar equipados con motores de moderna tecnología que reducen el nivel de emisiones de material particulado en varios órdenes de magnitud.

- Seguridad vial: Se establecerá un grupo de trabajo con coordinación interministerial para formular una política de seguridad vial. También, deberá diseñarse y construirse un sistema de información estadístico.
- Sistemas de Información: Se mejorará sustancialmente el diseño y manejo de los sistemas de información de la Subsecretaría de Transporte con el fin de apoyar eficazmente la toma de decisiones y la fiscalización en el subsector transporte terrestre.
- Transporte internacional: Se ha propuesto la formulación de un conjunto de normas legales que constituyan un marco de política y su reglamento, en materia de transporte internacional terrestre, para que éste pueda crecer en un ambiente de igualdad de oportunidades y con los instrumentos necesarios para asegurar el principio de reciprocidad con otros países. Durante este año se deberá discutir y aprobar la proposición de proyecto de ley y su cotejo con los principios que sobre esta materia sustenta el Ministerio. Se completará también una versión del reglamento de transporte internacional terrestre, que deberá ser concordante con el proyecto de ley.

### **3.1.5 Transporte ferroviario**

La meta del Gobierno es transformar a los ferrocarriles chilenos en un sistema descentralizado y de administración corporativa, al estilo de las sociedades anónimas privadas abiertas. El desafío es asegurar que cada área de negocios y centros se gestione con gran flexibilidad y clara orientación al mercado. EFE debiera transformarse en una empresa ferroviaria eficiente y rentable, capaz de captar capital y gestión privada, especialmente en la áreas de transporte de carga y de inversiones inmobiliarias.

Las tareas a realizar o poner en marcha en 1993 son las siguientes:

- a) Transformación de EFE en un nuevo Sistema Ferroviario Descentralizado: consiste en diseñar un nuevo modelo de gestión ferroviaria en que habrá diferentes áreas de negocios o de gestión, conformando empresas separadas con una o más empresas de carga, de transporte suburbano, y de negocios inmobiliarios.
- b) Desarrollo organizacional de la Empresa: consiste en definir la organización más apropiada para EFE, las diferentes empresas y áreas de negocios independientes, y las funciones y procedimientos de cada unidad.
- c) Constitución del equipo gerencial de EFE: deberá nombrarse un Gerente General (por el momento existe un esquema de interinato), y nombrar a los gerentes y subgerentes de área en el más breve plazo.

\* A esta adhiriendo la materia necesaria  
y: duplicado por 1  $\rightarrow$  simple.

- Se iniciaran en el 20 de Agosto del 93

- d) Licitación para obtener participación del sector privado: varios negocios serán objeto de licitación para obtener la participación privada; ello requiere de una cuidadosa preparación y transparencia para obtener el mayor monto de recursos posible que permita financiar estas y otras actividades.
- e) Aplicación del Plan de Rehabilitación: deberá aplicarse el plan de rehabilitación de EFE con énfasis en la inversión destinada al mejoramiento de la infraestructura y un remozamiento básico de los equipos de pasajeros de media y larga distancia; durante 1993 se materializarán las siguientes acciones:
- recursos  
de infra* \*
- mantenimiento diferido de 2.397 km de la red sur (equivalente a un 60% de ella)
  - rehabilitación de 12 coches, 2 automotores y 2 locomotoras
  - estudio para el diseño y puesta en marcha de un nuevo sistema de señalización.
- f) Formulación del Plan Trienal de Desarrollo: el primer plan trienal deberá presentarse al Gobierno en el primer semestre de 1993; la preparación de este plan debe realizarse en estrecha consulta entre la Empresa y el Gobierno, debiendo resolverse aspectos claves para asegurar la participación del sector privado.
- g) Estructuración financiera: se deben resolver los problemas financieros de corto plazo de la Empresa, reestructurar su deuda de arrastre y financiar el plan de rehabilitación.

### 3.1.5 Propuesta de una política de tarificación vial interurbana.

Son ampliamente conocidos los problemas de competencia existentes en el mercado de transporte terrestre de carga, que se originan fundamentalmente en el tratamiento desigual entre el modo carretero y el ferroviario en cuanto a la contribución que uno y otro hacen a la provisión y mantenimiento de la infraestructura que utilizan. Mientras el primero paga parcialmente los costos de inversión y mantención de la infraestructura que utiliza, el modo ferroviario debe financiar completamente la construcción y mantención de la vía. En el caso de las carreteras, su construcción y mantención corresponde al Ministerio de Obras Públicas; en cambio, en el caso de los ferrocarriles, la construcción y mantención de la línea es de responsabilidad de las empresas. Ello quiere decir que las carreteras son financiadas con recursos provenientes del presupuesto de la nación, mientras que la infraestructura ferroviaria la deben financiar las propias empresas operadoras. Debe recordarse que en Chile las empresas ferroviarias no reciben aportes fiscales.

En este escenario de competencia "desleal", la participación del ferrocarril en el transporte de carga ha disminuido aceleradamente en favor del transporte carretero, hasta llegar a niveles mínimos, como de hecho ha ocurrido en los últimos 15 años.

- Hay un compromiso para que se revise en esta ley.
  - Hay compromisos de ubicación - entre otros - en el tiempo.
- 

### Problemas →

Como to. un ente el problema en la práctica.

---

1996. San Antonio-Valpo - se otorgan estudios prohibidos por patrones invidiosos.  
x Cuestión  
Siempre estarán bajo administración de EMPA.

+ Hay un problema en los trabajos: falta de paciencia y entusiasmo.

La situación, como ha sido planteada en este punto, obviamente no asegura una adecuada estabilidad para el desarrollo del sector de transporte de carga en el largo plazo, lo que debe comenzar a ser corregido cuanto antes, en concordancia con las recomendaciones del estudio del sistema de tarificación para transporte interurbano, y de acuerdo a los siguientes criterios generales:

- racionalidad entre precios (tarifas) y utilización de recursos
- internalización de costos externos (congestión, contaminación, accidentes)
- equidad al interior del sector de transporte de carga por camiones
- equidad con respecto de otros modos (FF.CC., cabotaje, transporte aéreo).

## **3.2 TRANSPORTE MARITIMO**

### *3.2.1 Elaboración de proyectos de ley para el desarrollo portuario nacional.*

Sobre la base de las definiciones preparadas durante 1992 en materia de política de desarrollo portuario, serán elaborados en 1993 los proyectos de ley que requiere su implementación. Estos comprenden cuatro áreas principales:

- Ley General de Puertos, que cubre las normas básicas para la operación y desarrollo de los puertos, el papel que 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.

Es necesario también introducir modificaciones parciales a otras leyes y reglamentos vigentes, en cuya formulación se trabajará en paralelo con la preparación de los cuerpos legales mencionados.

### *3.2.2 Estudio de un sistema de tarificación portuaria.*

En Junio de 1993 terminará el estudio iniciado en 1992. A la luz de sus resultados, se preparará un proyecto de ley para instituir su aplicación. También se hará un plan de transición para llevar gradualmente las tarifas hacia los niveles que correspondan con el nuevo sistema, aprovechando la facultad vigente de fijar su estructura y valor máximo por decreto.



### ***3.2.3 Diseño de herramientas técnicas para la planificación portuaria.***

La política de desarrollo portuario incorpora instrumentos nuevos de planificación física y de aprobación de proyectos de inversión que son, respectivamente: Areas Reservadas y Planes Maestros, y una metodología de análisis de proyectos portuarios. Durante 1993 se encargarán los estudios técnicos necesarios para diseñar estas herramientas, tarea que será coordinada por SECTRA.

### ***3.2.4 Plan de Modernización de EMPORCHI.***

- a) Nueva planta de personal de EMPORCHI: Se someterá a trámite legislativo el proyecto de nueva planta de personal de EMPORCHI, que regulariza la situación de un porcentaje de funcionarios a contrata que excede largamente al permitido por el Estatuto Administrativo. Al mismo tiempo, se abordará la jubilación de un grupo numeroso de trabajadores antiguos, lo que permitirá ir adaptando el perfil del recurso humano de la empresa a los requerimientos futuros.
- b) Descentralización administrativa: Se establecerá una nueva estructura orgánica que posibilite la plena autonomía de los puertos en materia comerciales, administrativas y operativas.
- c) Planificación estratégica: Se completará el desarrollo del Plan Estratégico iniciado en 1992.

### ***3.2.5 Flexibilización del almacenaje extraportuario y el practicaje.***

Estas actividades bajo su actual normativa, están imponiendo rigideces que afectan la eficiencia o el costo de las operaciones portuarias. Sin perjuicio de acciones específicas que se han iniciado en algunos casos dentro del marco vigente, es necesario configurar nuevos ordenamientos que conduzcan a un régimen dinámico y competitivo. Se prepararán los proyectos de modificaciones legales menores que son requeridas, para lo que se debe contar con la colaboración de la Dirección Nacional de Aduanas y de la Subsecretaría de Marina.

## **3.3 TRANSPORTE AEREO**

La política internacional de la JAC se concentrará principalmente en Latinoamérica continuando con la presión de negociaciones para propender a abrir los mercados regionales tarea, que ha sido difícil por la postura proteccionista de la mayoría de las autoridades que regulan el transporte aéreo en estos países.

\* Mayor claridad respecto al tema  
de financiación en Hacienda

Reunión - discutir con HSC  
hoy Adelante.

Se requerirá intensificar la coordinación en las negociaciones que lleva el sector económico (acuerdos de libre comercio, complementación económica, etc.) y aprovechar todas las instancias de contactos gubernamentales para plantear el tema de Apertura del Transporte Aéreo en la región.

Por otra parte, será importante, iniciar el trámite legislativo de la Ley de Aviación Comercial a fines de consolidar la normativa para el desarrollo del transporte aéreo chileno y la acción de la autoridad.

### 3.4 INFRAESTRUCTURA

Para el año 1993 la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte espera continuar impulsando los temas antes señalados, a objeto de afianzar con un apoyo técnico calificado la creciente complejidad a que se enfrenta el sector transporte.

\* En relación con el Proyecto Línea 5 del Metro de Santiago, se continuará con las labores programadas de modo 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).

Queda pendiente también la tarea de resolver el problema de financiamiento de los proyectos de vías exclusivas para transporte público. Se continuará avanzando en la búsqueda de mecanismos para concretar el tercer programa de vialidad urbana, que si bien ya no operará durante este gobierno interesa dejar resuelto para el siguiente.

Respecto de las situaciones institucionales, en particular la que se refiere a la falta de tuición de la Comisión sobre la ejecución de obras existe la disposición de apoyar a las instancias de gobierno que se aboquen a estudiar este problema.

También, se espera durante el próximo año tener 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 del más largo plazo, que reúna los diferentes elementos contenidos en el desarrollo de una ciudad, 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 el año 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.

Un problema difícil que enfrenta la Comisión es de carácter institucional. Este se produce por el hecho que si bien la responsabilidad de elaborar un programa de vialidad urbana acorde con la política de transporte está radicada en ella, ésta no tiene tuición sobre la ejecución de las obras. Un ejemplo claro que demuestra el tipo de problemas que se presentan es el caso de ciertos proyectos que pese a haber sido recomendados por el Comité con última prioridad para un eventual tercer Crédito BID debido a su baja rentabilidad, se construyeron con anterioridad a otros proyectos señalados con máxima prioridad por la Comisión.

### **3.5 ASPECTOS INSTITUCIONALES**

Diversas iniciativas en el orden institucional deberán ser abordadas o completadas durante 1993, entre ellas:

- a) Proyecto Ley de Planta de la Subsecretaría de Transportes
- b) Preparación del proyecto de Ley Orgánica del Ministerio
- c) Propuesta institucional en relación con el desarrollo de infraestructura de transporte
- d) Superintendencia de Transporte
- e) Institucionalidad para una política de Seguridad Vial.

Particular interés reviste el caso de las **empresas públicas** del sector transporte dependientes de CORFO, respecto de las cuales deberá establecerse una política que permita conciliar su rol como proveedores de servicios de transporte y su carácter de empresas públicas descentralizadas de las políticas sectoriales. Especial atención merece el caso de la empresa EMPREMAR.

**SEGUNDA PARTE**

**SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES**

## I. GENERALIDADES

La Subsecretaría de Telecomunicaciones ha desarrollado diversas acciones tendientes a obtener un crecimiento y una modernización del sector compatibles con los planes de expansión económica que impulsa el Supremo Gobierno.

Existe una absoluta conciencia en todos los agentes involucrados en las telecomunicaciones en el sentido de reconocer en ellas uno de los elementos básicos para un desarrollo económico sostenido, significativo y sustentable.

Este sector, exceptuando Correos, está integrado principalmente, por empresas telefónicas, radiodifusoras y de televisión privadas, conformando un área de producción de servicios regulada exclusivamente por los principios de la economía de mercado. Frente a esta situación las funciones reguladoras y fiscalizadoras de SUBTEL adquieren una máxima importancia como herramientas para orientar el sector, estimulando el desarrollo de aquellas áreas geográficas menos accesibles y a los grupos sociales más postergados.

Por eso, durante 1992, debió SUBTEL acentuar su preocupación por mejorar la gestión de todo el sector, por focalizar mejor la atención a zonas rurales y poblacionales, por modernizar los medios disponibles de fiscalización y, sobre todo, procurar disponer de un ordenamiento legal más definitivo y más acorde con sus delicadas funciones.

Como consecuencia de estas políticas, la inversión privada a fines del primer semestre del año 1992, fue de US\$ 160 Millones. Ello significó alcanzar una densidad telefónica de 11 líneas por cada 100 habitantes, con un total de 1.126.000 instaladas en el país.

La automatización promedio del país en esta área es de un 92,3% y algunas regiones cuentan con el 100%. A su vez, la digitalización nacional promedio es de un 70,6%.

En cuanto a la variación de tarifas de servicio básico telefónico, éstas tuvieron incrementos en el período, de un promedio de 8,26% y siendo este un 4,4% inferior al alza del IPC del mismo período.

Las tarifas de Larga Distancia Nacional fluctuaron entre un 12,25% y 12,71%, similar al Índice de Precios al Consumidor, mientras que las de Larga Distancia Internacional aumentaron sólo en un 5,5%.

## II. TAREAS REALIZADAS DURANTE 1992

Específicamente, las acciones para que el sector lidere el crecimiento, con respecto a otras áreas de la economía, están circunscritas en iniciativas, estudios y proyectos específicos realizados durante el período y que a continuación se describen:

## 2.1 MEJORAMIENTO DE LA GESTION

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:

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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 mas 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.
- e) 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 del año 1993, 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.-
- f) 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.
- g) Se fortaleció también la participación de la Subsecretaría en otros Organismos Internacionales de Telecomunicaciones, tanto de cobertura mundial (Unión Internacional de Telecomunicaciones), como también de cobertura regional (Consejo de Telecomunicaciones del Pacífico, Consejo de Cooperación del Pacífico y el Comité Chileno de Cooperación Económica en la Cuenca del Pacífico.

- h) 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.
- i) 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 argentinos, especialmente en telefonía celular (Roaming Internacional) y de asesorías especializadas desde nuestras operadoras hacia empresas argentinas.

## 2.2 LAS TELECOMUNICACIONES Y EL DESARROLLO SOCIAL

2.2.1 Se formalizó el proyecto de cooperación técnica denominado "CENTRO DE CAPACITACION 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% 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.

2.2.2 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 sumaran a los ya existentes en La Pincoya, comuna de Huechuraba y en el Cerro 18 de la comuna de Las Condes.

2.2.3 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 Recons-



trucción 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 revisa la actual metodología de la evaluación de proyectos de Telecomunicaciones Rurales y se redactarán los términos de referencia para un estudio que determine la demanda actual en esta área.

## **2.3 ACCIONES LEGISLATIVAS Y NORMATIVAS**

**2.3.1 ADECUACIONES LEGISLATIVAS:** Se encuentran en trámite en el Congreso Nacional, instancias que se indican a continuación:

a) El Proyecto de Ley II, que modifica la ley 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 determinarán 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.

El proyecto se encuentra en su etapa final y la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado terminó su tramitación en la primera quincena de Enero en curso.

b) El Proyecto de Ley III, es el tercero que el Gobierno envía a trámite parlamentario 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, llegando a más sectores sociales y

geográficos del país, con una mejor calidad técnica y con tarifas más adecuadas.

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

- b.1 Promover la competencia de los servicios de telecomunicaciones, tanto públicos como intermedios.
- b.2 Establecer incentivos para aumentar la cobertura y penetración del servicio telefónico básico, especialmente hacia sectores de bajos ingresos

Su contenido 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 mas 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.
  - Actualmente este proyecto se encuentra en trámite en la Comisión de Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, aún en su fase de audiencias públicas.
- 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) Conciente 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 han 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.

### 2.3.2 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, y que concluirán durante el primer tercio de 1993.

- de acuerdo al tel. = psicologos  
en la ley debe quedar claramente estable  
cida la capacidad real de presencia  
y proteccion al usuario.

lidad 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.

## 2.4 EMPRESA DE CORREOS DE CHILE

### 2.4.1 Aspectos relevantes de la gestión año 1992.

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 con énfasis en posibilitar una mejor acción competitiva, orientada hacia el mercado, hacia los procesos internos y especialmente hacia los trabajadores. De la gestión 1992 se puede destacar lo siguiente:

- a) La ejecución del Plan de Inversiones que comprometió un monto de Mill \$ 1.330, en comparación con una inversión promedio de los últimos 4 años de Mill \$445. En este campo el Proyecto de Informatización de Ventanillas (SIV) el cual compromete una inversión de Mill \$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.
- b) En aspectos de Personal, el Proyecto Empresa impulsa el desarrollo e implementación de un programa de Participación Laboral que es pionero en el sector de empresas públicas y 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% superior al mismo período del año 1991. Con esto la Empresa y sus autoridades confirman su política de revalorización del recurso humano como su principal capital.

### 2.4.2 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% 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:

- a) 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% del tráfico total.

- b) 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.
- c) 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.
- d) 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.
- e) Código Postal. Su lanzamiento está previsto para el año 1993 y tendrá un fuerte impacto en el desarrollo de las comunicaciones postales, especialmente en el ámbito empresarial.
- f) 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 en el transcurso del año 1993.

### **III. PROGRAMA DE TRABAJO PARA 1993**

En consecuencia con las políticas económicas y sociales del Supremo Gobierno, 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

#### **3.1 FORTALECIMIENTO DE LA ACCION 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 todos los recursos necesarios 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

### **3.2 ACCIONES SOCIALES**

- a) Telefonía rural: Para realizar acciones tendientes a fomentar el desarrollo de las telecomunicaciones en esta área, será necesario obtener el apoyo al nivel más alto del gobierno para generar las posibilidades de financiamiento en las localidades rurales más pobres del país. Ello incluye la coordinación con MIDEPLAN, la Subsecretaría de Desarrollo Regional y el Ministerio de Hacienda, para fijar la cuantía de recursos, tipo de tecnología a 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 cuarenta del servicio internacional y que financiarán la cuenta de los servicios telefónicos en las comunas más pobres.



- b) Telefonía 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 requiere comprometer a las empresas telefónicas, el MINVU, las intendencias, municipalidades y organizaciones sociales. Esto requerirá estructurar un programa detallado que incluya el compromiso de las diferentes partes, de modo de obtener resultados concretos durante el presente año.
- c) Inserto en el programa de modernidad social, 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.

### **3.3 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.

### **3.4 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.

Global Federico Will. Reyes  
fueha Affiliad.

Diciembre 27 - 1970

= Junete - discurso Unir.

= Solidad. Al. - Temperans.

→ Instoh.

Curryer Pixton.

Que los intereses → la particularidad.

Pto. Los Polistas - Valdivia.

= Gran Ruta Cur - Corte ~~Al.~~  
Unir -

24 de Mayo - uno fuere 57f  
de modernizaci

~~Seam Step~~

~~89~~