

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES



1730

ORD. OP. Nº _____

ANT: Memorandum SP/066, de fecha
25 de junio de 1993, de
SEGPRES.

MAT: Remite informe de avance de
Metas Ministeriales 1993,
MINTRATEL.

SANTIAGO, 30 JUL 1993

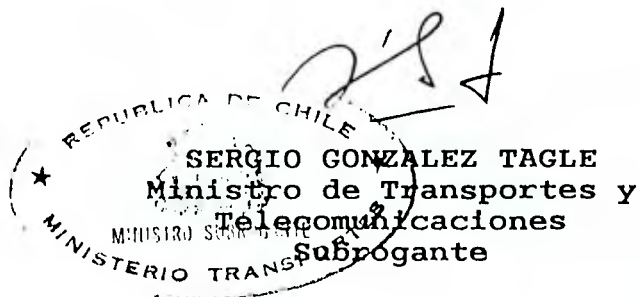
DE: MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

A : SR. MINISTRO SECRETARIO GENERAL DE LA PRESIDENCIA

De acuerdo a lo solicitado en su Memorandum del antecedente, tengo el agrado de hacer llegar a Ud. informe sobre el avance al 31 de julio de las Metas Ministeriales 1993, correspondiente a esta Secretaría de Estado.

Además, comunico a Ud. que continúan como encargados de esta tarea, los Sres. Jaime Herrera F. y Sergio Sánchez N. por la Subsecretaría de Transportes y el Sr. Arsenio Gacitúa L. por la Subsecretaría de Telecomunicaciones.

Saluda atentamente a Ud.,



JHF

JHF/SSN/mgp.

Distribución:

- Sr. Ministro SEGPRES
- Gab. Ministerial
- Gab. Sub. Transportes
- Gab. Sub. Telecomunicaciones
- Of. de Planificación
- Of. de Partes

GM: 1758

GS: 3547 79/4 OPLAN

ESTADO DE AVANCE DE METAS MINISTERIALES 1993

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

A. TAREAS CLAVES SEÑALADAS EN REUNION DE EVALUACION PROGRAMATICA

I. INICIATIVAS LEGALES

1. Ley de Aviación Comercial.

La ley se encuentra en la Comisión de Transporte del Senado, en plena etapa de análisis.

2. Modificación del Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil.

En la nueva ley de aviación comercial sólo se incluyó la modificación del Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil, retirándose del proyecto lo relacionado con el reforzamiento de la planta de la Secretaría General del organismo.

La razón del desglose fue incluir al personal de la referida Secretaría General en el proyecto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que, sin aumentar la dotación, mejora las condiciones del personal

Una vez tramitada esta ley, así como la nueva Ley de Aviación Comercial, se procederá a remitir el proyecto de aumento de la planta de la Junta de Aeronáutica, para adecuarla a las nuevas funciones que se le entregarán. En el intertanto, en el proyecto de presupuesto para 1994 se solicitó un aumento de dotación de personal de cinco plazas.

II. TAREAS MINISTERIALES

1. Transporte Ferroviario.

En el transcurso del presente año la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha puesto en marcha diversas iniciativas para su recuperación, en el marco de las disposiciones de la ley 19.070 que la rige desde fines de 1992. En marzo de 1993 asumió sus funciones el Gerente General y se reestructuró el equipo gerencial en su conjunto, medida que se complementó posteriormente con una adecuación orgánica para enfrentar en mejor forma los desafíos de esta nueva etapa de EFE.

Entre las acciones principales llevadas a cabo en este período, se puede señalar la elaboración y presentación ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Plan Trienal de Desarrollo 1993-1996, que fue aprobado por éste con fecha 1 de junio de 1993 y remitido al Ministerio de Hacienda para su ratificación, debido a que dicho plan contempla aportes de fondos por parte del Estado. La aprobación del Ministerio de Hacienda se encuentra pendiente.

En cuanto a la rehabilitación de la infraestructura y equipamiento de EFE, el plan respectivo se organizó en cuatro etapas, habiéndose terminado en el primer semestre del año 93 la primera fase, llamada de emergencia, que se financió con los aportes estatales contemplados en la ley 19.070. La segunda fase, programada para el segundo semestre, considera la continuación de las reparaciones más urgentes de la infraestructura y de los equipos y será financiada con emisiones de bonos y venta de activos prescindibles. Para los años 1994 y 1995 se contempla la tercera fase del Plan de Rehabilitación, la cual será financiada principalmente con un crédito japonés ya otorgado, de 50 millones de dólares.

Se encuentran en pleno proceso las actividades preparatorias de la privatización del área de carga de la empresa, consistentes en la ejecución de los estudios previos, preparación de los estatutos y demás aspectos jurídicos de la nueva sociedad que se creará como filial de EFE y retasación de los activos a traspasar. El llamado a licitación por la venta del 51% de las acciones de la empresa de carga está previsto para comienzos del año 1994.

Otras actividades relevantes son los preparativos para el desarrollo de diversos proyectos inmobiliarios y la venta de activos prescindibles, tareas encargadas a la recientemente creada gerencia del rubro que podría transformarse posteriormente en un filial de EFE, y el inicio de la aplicación del plan de egresos de personal, que significará la salida de 500 personas durante el transcurso del presente año y otras 1000 en 1994, en las condiciones previstas en la referida ley 19.070.

2. Fortalecimiento de la Unidad de Fiscalización.

La estructura organizacional del Departamento de Fiscalización se encuentra definida y consolidada, y se ha seleccionado, contratado y capacitado a casi la totalidad del personal necesario para el funcionamiento de dicha estructura.

Se ejecutaron los proyectos de instalaciones físicas y de equipamiento necesarios, salvo el tema de equipamiento computacional, el que se encuentra instalado en una primera etapa y en proceso de adquisición de una segunda, habiéndose definido ya los requerimientos.

A través de un convenio del Ministerio con la Comisión Especial de Descontaminación, se ha formalizado el trabajo conjunto de este Departamento y la Comisión citada en el desarrollo del proyecto de "Mejoramiento del control de emisiones originadas en fuentes móviles", labor que se ha incorporado a las actividades habituales de fiscalización.

Se han coordinado acciones tanto con carabineros como con inspectores municipales para operativos de control permanente y ante eventos especiales (situaciones de pre-emergencia, control en paradas diferidas y otras).

III. TAREAS INTERMINISTERIALES

1. Proyectos de Infraestructura de Transporte Terrestre.

(a) Proyecto de vías exclusivas para la ciudad de Santiago.

La Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) elaboró el proyecto de corredor segregado para locomoción colectiva de Avda. Grecia, entre Dr. Johow y Crescente Errázuriz, el cual está siendo afinado en sus últimos detalles durante este mes de julio. Para la ejecución de este proyecto, que tiene el carácter de experiencia piloto, se está solicitando una asignación de \$ 300 millones.

Por otra parte, SECTRA llamó a licitación para la ejecución de otro estudio a ejecutarse durante el periodo 1993-94 y que se refiere al corredor centro-oriente. Para los años 1994 - 1995 se plantean estudios sobre los corredores del sector norte y del sector poniente.

(b) Inversiones en vialidad urbana.

La Comisión Interministerial de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte adoptó un acuerdo relativo a la ejecución de un importante plan de obras en vialidad urbana, que representa una inversión total de unos US \$ 360 millones.

(c) Línea 5 del Metro.

Se definió el material rodante a utilizar, previa licitación internacional, y está en desarrollo el proyecto de ingeniería básica. El inicio de las obras está programado para el 8 de enero de 1994 y el inicio de la operación comercial, para el 14 de julio de 1996 para la línea completa.

(d) Sistema de paradas diferidas en la Alameda.

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

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

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

2. Transporte Marítimo

(a) Cabotaje: Dificultades que persisten con algunos servicios públicos.

Disposiciones aduaneras.

Aún persisten algunas trabas burocráticas en la recepción y despacho de naves en el cabotaje, relacionadas con disposiciones aduaneras. Contrariamente a lo que ocurre con el transporte terrestre, el cabotaje se encuentra sujeto a inspección y fiscalización aduanera en origen y destino. En consecuencia, deben habilitarse funcionarios de aduana en horarios distintos a los regulares y, en los puertos en que no está instalado físicamente este servicio, los armadores deben cubrir los gastos de alojamiento y traslado para habilitarlo. La Aduana debería crear la figura de zonas no primarias en los recintos portuarios cuando alguna nave de cabotaje recale en los puertos. Existe la disposición de DIRECTEMAR y de EMPORCHI para crear elementos físicos que eviten la posibilidad de cruce de mercancías en esas áreas cuando se está en operaciones de cabotaje. Cabe hacer notar que el Servicio de Aduanas ha creado la figura de zonas primarias fuera de los recintos portuarios.

Debería estudiarse la frecuencia de recalada de las naves y los informes de las autoridades locales, para decidir sobre la habilitación de una sede aduanera en los puertos donde no existe ese servicio y sea necesario.

Disposiciones de otros organismos gubernamentales.

Organismos como el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Policía Internacional y Servicio Nacional de Salud, entre otros, que aplican disposiciones que hacen que el tratamiento al cabotaje se asemeje al aplicado al transporte marítimo internacional, han manifestado su voluntad de colaborar para hacer más expeditas las operaciones de cabotaje, sin descuidar sus funciones propias.

(b) Puertos:

Inversión privada en puertos estatales.

Fue aprobado el documento que establece las líneas de política en esta materia. Su implementación completa requiere un paquete legislativo que no se consideró viable procesar este año. No obstante, se ha continuado la aplicación de sus directrices principales y se ha avanzado en un conjunto de iniciativas concretas. Algunas de ellas son tratadas en los puntos siguientes, a las que cabe añadir:

- reglamentación del mecanismo de contrato de operación, por parte del Director de EMPORCHI;
- contactos con inversionistas interesados en un eventual proyecto de ampliación en San Antonio;
- preparación de un estudio sobre la bahía de Quintero, como caso piloto de análisis de un área reservada para uso portuario (SECTRA).

Tarifas: política tarifaria con reglas conocidas y estables.

El estudio encargado en 1992 está próximo a terminar, tras lo cual se podrán difundir las características que tendría el sistema. Su implementación requiere ley.

Construcción de Puerto de Punta Arenas, participación del sector privado.

Se constituyó la sociedad que agrupa a los inversionistas privados interesados, la que encargó el proyecto de ingeniería que estará terminado en agosto. Actualmente, está avanzada la fase de negociación para la constitución de una sociedad mixta con EMPORCHI. Terminado este proceso se enviará el proyecto de ley correspondiente, con urgencia, a fin de poder iniciar las obras en el curso de este año. De no llegar pronto a acuerdo con los privados, EMPORCHI les adquirirá el proyecto de ingeniería y se encargará de la construcción del puerto.

Coronel: establecer claramente la posición del Gobierno con respecto a Lirquén y San Vicente, a fin de poder iniciar a la brevedad las inversiones privadas en Coronel.

Se aclaró que el Gobierno no impulsará por ahora una nueva ampliación de San Vicente.

Construcción de almacenes extraportuarios.

A partir del Informe Técnico sobre Recintos de Depósito Aduaneros Extraportuarios, elaborado por el Grupo de Trabajo Ad hoc, se acordaron dos tareas específicas. En primer lugar, se licitarán, en breve, recintos de depósito aduaneros abiertos a todo tipo de destinaciones en Ventana, Osorno, Santiago, Valparaíso, San Antonio y Arica (este último caso sujeto a consultas). Los detalles serán afinados por la Dirección Nacional de Aduanas con el apoyo del citado grupo.

En segundo lugar, antes de noviembre de 1993, el Grupo de Trabajo elaborará una propuesta programática que evalúe y defina las modificaciones normativas y técnicas necesarias para implantar las recomendaciones de mediano plazo, descritas en el citado informe.

3. **Iniciar la construcción del Sistema de Control de Área de Tráfico para la ciudad de Santiago. Constituir una Corporación Municipal, a través de la cual las municipalidades asumirán todos los gastos de operación del sistema una vez que éste entre en funcionamiento.**

La Intendencia de la Región Metropolitana, a petición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, licitó a mediados del año pasado el proyecto SCAT, dividiéndolo en dos áreas (zonas oriente y poniente de la ciudad). El proceso de licitación está prácticamente terminado, y se espera suscribir próximamente los contratos respectivos, una vez que la Contraloría General de la República tome razón del decreto que transfiere recursos al presupuesto de la Intendencia de la Región Metropolitana. En consecuencia, es factible estimar que la ejecución del proyecto se inicie en el transcurso del mes de agosto de 1993.

En cuanto a la operación posterior del sistema de control, una vez que el proyecto concluya (estimativamente a fines de 1995), cabe señalar que el Consejo Coordinador de Acción Municipal, con la colaboración de la Serplac Metropolitana y de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Secretaría General de la Presidencia, realizaron un exhaustivo análisis de las opciones legales posibles para definir un marco institucional futuro coherente con las características del nuevo sistema, determinándose que la mejor alternativa consiste en la creación por ley de una sociedad que se encargue de la administración del sistema de control. Para la tramitación de dicho cuerpo legal se solicitará el patrocinio del Ejecutivo y el apoyo del Parlamento. A su vez, los alcaldes se han comprometido al financiamiento de esta sociedad y de la operación del sistema, acordando que los aportes municipales serán proporcionales al número de semáforos y a los ingresos por permisos de circulación (cada variable ponderada en un 70% y un 30% respectivamente). Finalmente, cabe señalar que actualmente se está elaborando una proposición de proyecto de ley que será analizada por los alcaldes a comienzos del mes de agosto.

B. ESTADO DE AVANCE, AL 31 DE JULIO, DE LAS METAS 1993.

- 1. Aplicación de las medidas de modernización y rehabilitación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a objeto de mejorar su situación económica y financiera, mediante una explotación comercial eficiente.**

(Informado en A., II., 1).

- 2. Tramitación de proyecto de ley sobre mecanismos de tarificación vial para regular el uso del automóvil en vías congestionadas.**

Se encuentra en proceso de tramitación legislativa el proyecto de ley que establece el pago de un derecho por el uso de vías urbanas afectas a congestión vehicular.

Se llamó a licitación pública para la ejecución del estudio "Análisis del diseño operacional de una experiencia piloto de tarificación vial para Santiago". Las propuestas se presentaron el 6 de julio de 1993. El estudio tiene un plazo de ejecución de cinco meses y pretende, entre otros objetivos relacionados con el tema, dar respuesta a las consultas realizadas por la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados a temas puntuales relacionados con la posible aplicación del proyecto de ley mencionado.

- 3. Aplicación del sistema de licitación de líneas de transporte público mediante el régimen de concesión en diversas ciudades.**

El estudio "Diagnóstico y Análisis de la Problemática del Transporte en las Regiones V y VI", actualmente en ejecución, considera entre sus principales objetivos la determinación de la posibilidad y conveniencia de licitar el uso, por parte de la locomoción colectiva, de las vías más congestionadas del complejo Valparaíso - Viña del Mar, con el fin de reducir en forma racional la oferta de servicios y mejorar su calidad. Los consultores deberán detallar las vías que serían objeto de licitación y especificar las bases correspondientes.

- 4. Elaboración de decreto supremo que reglamente las entidades de homologación de vehículos, necesarias para poner en práctica la modificación de la ley que prohíbe la importación de partes y piezas usadas.**

El proyecto de ley que prohíbe la importación de partes y piezas usadas de vehículos y que crea las entidades de homologación de vehículos, se encuentra en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, luego de haber sido aprobado en la Comisión de Economía. Cabe destacar que la tramitación parlamentaria de este proyecto de ley ha sido compleja y se estima que continuará por varios meses en el Congreso. En el intertanto y con un objetivo análogo al que inspira esta meta, se dictó la Resolución No. 25, que prohíbe la circulación de vehículos hechizos por las principales carreteras del país.

5. **Construcción de un sistema de control de área de tráfico para la ciudad de Santiago.**

(Informado en A., III., 3).

6. **Formulación de una Política Nacional de Terminales Rodoviarios de Pasajeros y de Carga, incorporando elementos de planificación estratégica de transporte e infraestructura, así como elementos de impacto y desarrollo urbano.**

Esta tarea se está analizando a través del estudio "Análisis del sistema de terminales interurbanos de pasajeros de Santiago", el que constituirá la base esencial para la definición y formulación de la política nacional de terminales rodoviarios de pasajeros y de carga.

7. **Preparación de proyecto de ley y reglamentación del transporte internacional terrestre, a fin de facilitar su desarrollo en un ambiente competitivo y en condiciones de reciprocidad con otros países.**

Un borrador con la formulación del proyecto sobre política de transporte internacional terrestre se encuentra en el nivel de aprobación superior. Se espera elevar en los próximos meses el proyecto a la consideración del Congreso. En cuanto a la reglamentación del transporte internacional, se está elaborando un borrador de proyecto que, naturalmente, depende del texto final del proyecto de ley sobre política de transporte internacional terrestre.

8. **Elaboración de una política de tarificación por uso de infraestructura por el transporte terrestre interurbano, que corrija las distorsiones actuales.**

Se ejecutó el estudio "Análisis de un sistema de tarificación por uso de infraestructura por el transporte terrestre interurbano", el que, entre otras proposiciones, recomendó establecer una estructura tarifaria que permita recuperar totalmente los costos de inversión, repavimentación y mantenimiento de la infraestructura, utilizar sólo dos mecanismos de tarificación (impuesto al combustible y peaje según tipo de vehículo) e instalar nuevas plazas de peaje para cubrir adecuadamente la red vial nacional.

Actualmente se encuentra en su fase final el trabajo de una comisión interministerial (SEGPRES, Hacienda, Economía, OO.PP y Transportes) presidida por el Subsecretario de Transportes. Esta comisión propondrá una política y sistema tarifario que será analizado en conjunto con los gremios del transporte.

En conjunto con el M.O.P. se llamó a recolección de antecedentes de empresas que produzcan sistemas electrónicos para el cobro automático de peajes, a fin de llamar a una propuesta internacional para la provisión de estos equipos.

9. Mejoramiento de los niveles de empresarización en el transporte de pasajeros y carga por calles y caminos.

En conjunto con SERCOTEC se ha realizado un programa piloto, destinado a incentivar la asesoría técnica y la capacitación en el sector de la locomoción colectiva. Se destinaron \$ 60 millones durante 1992 y para este año se proyecta destinar 40 millones de pesos en la primera etapa (julio - agosto) y \$ 60 millones en la segunda (noviembre - diciembre).

El proyecto de ley sobre licencia del conductor profesional se encuentra en la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados. En el mes de agosto próximo deberá concluirse el trabajo técnico destinado a establecer los planes y programas de estudios que deben aprobarse para obtener la licencia respectiva.

10. Aplicación del plan de fiscalización del cumplimiento de las normas que regulan los servicios de transporte público de pasajeros a nivel nacional y el transporte terrestre internacional.

(Informado en A. II. 2).

11. Elaborar y presentar a trámite legislativo un proyecto de ley que crea la Superintendencia de Servicios de Transporte, para la fiscalización y control del mercado de transporte de pasajeros y de carga por calles y caminos.

Desde comienzos de 1993 se está estudiando un texto para presentar un proyecto de ley sobre la materia. Como un primer paso, durante 1992 se creó la Unidad de Fiscalización. En 1993, mediante Orden de Servicio No. 27, se determinó que la Unidad de Fiscalización controlara y supervigilara el cumplimiento de las normas que rigen el transporte público de pasajeros y, especialmente, la subordinación de los servicios licitados de la Ley No. 18.696.

12. Estudio "Análisis del marco institucional de la seguridad vial nacional".

El estudio de la materia se encuentra actualmente en proceso de licitación y cuenta con financiamiento parcial del Banco Mundial.

Adicionalmente y con el fin de proponer un programa nacional de seguridad vial, se constituyó un comité de ministros y otros de subsecretarios.

13. Modificación de la Ley de Tránsito.

Se completó el análisis del proyecto a nivel del Ejecutivo, lo que culminó con la firma y envío a la Cámara de Diputados, encontrándose radicado, para primer informe, en la comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de dicha Cámara. El proyecto corresponde al Mensaje No. 150-325, Boletín No. 851-09 y tiene urgencia simple.

14. Coordinación del desarrollo del proyecto de construcción de la línea 5 del Metro.

(Informado en A. III. 1. (b)).

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

Se creó una comisión consultiva informal de transporte multimodal, presidida por el Subsecretario de Transportes e integrada por representantes de los sectores público y privado: Ferrocarriles del Estado, Empresa Portuaria, Cámara de Transporte Internacional Rodoviario, Servicio Nacional de Aduanas, Superintendencia de Seguros y Valores, Asoc. de Agentes de Naves, Asoc. Chilena de Agentes de Carga y la Cámara Marítima.

La comisión colaboró en la preparación de Chile en la reunión de expertos, sobre transporte multimodal de los países del Cono Sur, convocada por Uruguay, como secretario de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur, celebrada en Montevideo en junio de este año.

En dicha reunión fue aprobada la proposición de Chile sobre una normativa común sobre el contrato y el documento de transporte multimodal y la figura del operador de transporte multimodal y se decidió preparar una propuesta de acuerdo de alcance parcial al respecto, al amparo del tratado de Montevideo, a cargo de Chile y Uruguay con el apoyo de Aladi y Cepal, el que será sometido a la consideración de la XX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur. Esta proposición también será presentada a la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

Chile también elaboró un cuestionario sobre distintos aspectos operacionales, técnicos, legales e institucionales del transporte multimodal, el que fue recientemente sometido a los países de América del Sur, a través de la Aladi.

16. Nueva Ley de Aviación Comercial.

(Informado en A., I., 1).

17. Proyecto de ley que modifica las plantas de personal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Este proyecto de ley, aprobado en las comisiones y en el plenario de la Cámara de Diputados, se encuentra actualmente en análisis en el Senado.

C) ACCIONES SIN COMPLETAR

- 1. Elaboración del proyecto de Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en lo que concierne a la Subsecretaría de Transportes, a fin de establecerla estructura orgánica de ésta y sus funciones, atribuciones y planta de personal.**

Se han recopilado diversos antecedentes sobre las funciones y aspectos legales y administrativos y se preparó un documento con proposiciones sobre estructura, funciones y planta del Ministerio. Estos antecedentes servirán de base para la elaboración del proyecto de ley orgánica. Se espera completar esta tarea en el curso del próximo año.

- 2. Elaboración de un proyecto de Ley General de Puertos, con el fin de definir una normativa que regule y promueva el desarrollo portuario, previa consulta con los sectores interesados.**

Su dictación es un objetivo que no podrá ser cumplido en este Gobierno. No obstante, quedarán preparados todos los elementos que se requieren para hacerlo en el próximo período, si esa fuera la decisión. En el proceso de análisis de las bases de esta ley ha quedado claro que simultáneamente debería legislarse sobre tarificación portuaria, adecuación de la Ley de Concesiones Marítimas, Estatuto Orgánico del organismo regulador sectorial y modernización de EMPORCHI.