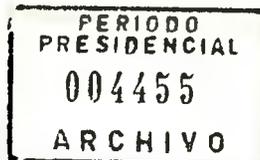


REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES

5-13-6



Inoperado fecha 15/MAY/93

ORD. OP. Nº _____

728

ANT: Memorandum SGP/53 de 11
de marzo de 1993.

MAT: Mensaje Presidencial 1993

SANTIAGO,

DE: MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

A : SR. JEFE DIVISION DE COORDINACION INTERMINISTRIAL
MINISTERIO SECRETARIA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

De conformidad con lo solicitado en el memorándum del antecedente, tengo el agrado de remitir adjunta minuta con antecedentes de los sectores Transportes y Telecomunicaciones, para el Discurso Presidencial.

Saluda atentamente a Ud.,


GERMAN MOLINA VALDIVIESO
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

JHF/mgp.

Distribución:

- Interesado
- Gab. Ministerial
- Gab. Sub. Transportes
- Gab. Sub. Telecomunicaciones
- Of. Planificación Transportes (2)
- Of. Planificación Sub. Telecomunicaciones
- Of. de Partes

1458-S

32/6

Minuta para el Discurso Presidencial

TRANSPORTES

En el transporte terrestre se ha continuado aplicando una política orientada a superar las graves distorsiones con que mi gobierno recibió este sector: exceso de vehículos, congestión, contaminación, endeudamiento, bajo nivel de empresarización y deterioro de los ferrocarriles, entre otros.

En el transporte interurbano de carga se terminó con la política tradicional de otorgar créditos blandos y avalados por el Estado, lo que sumado a la solución ya acordada con los transportistas en relación a su endeudamiento con CORFO, ha significado para el país el ahorro de varios cientos de millones de dólares en los tres años de este gobierno. Por otra parte, la eliminación del armado de vehículos con partes y piezas usadas constituye un instrumento de modernización de este sector, tan importante para el crecimiento económico de nuestro país.

La política aplicada al transporte de personas en el ámbito urbano se ha orientado a privilegiar al transporte público. La modernización de la locomoción colectiva experimentó avances sustantivos en 1992, estableciéndose un marco de actuación que incluye aspectos de reglamentación y de regulación como no los había tenido el sector en largos años. Hoy existe un amplio consenso en el país en cuanto a que el transporte público de pasajeros en ciudades intermedias y grandes debe tener un importante nivel de reglamentación y regulación por parte del Estado, ya sea de nivel ministerial o de las autoridades regionales y municipales y que además se debe contar con una cada vez mayor participación de la propia comunidad, reconociéndose de

esta forma que se trata de un servicio básico para la población. La licitación de los recorridos que utilizan vías céntricas de Santiago, puesta en marcha en octubre pasado, ha contribuido en gran medida a descongestionar el tráfico en el área céntrica de la capital y a mejorar la calidad de los servicios; cabe destacar que este logro se alcanzó con tarifas reales menores en casi 25% a las existentes al inicio de mi gobierno, en tanto que el poder adquisitivo de las remuneraciones ha aumentado en el mismo período en más de 12%, con lo que se ha reducido de manera importante la incidencia del gasto en movilización dentro del presupuesto familiar. Si las tarifas se hubieran reajustado sólo de acuerdo con la variación del costo de vida en dicho período, ellas serían actualmente 40% superiores a las vigentes.

Para el transporte urbano, 1993 será un año clave con la puesta en marcha de un segundo proceso de licitación de vías en Santiago, el inicio de esta misma solución a los graves problemas que hoy se presentan en Valparaíso y Concepción, la aplicación de los nuevos reglamentos de transporte público a nivel nacional y un importante desarrollo de la capacidad de fiscalización, sin la cual todo este esfuerzo modernizador no tendría mayores posibilidades de éxito.

El final de mi gobierno debería mostrar servicios de transporte público más modernos, más eficientes, más seguros y menos contaminantes, contribuyendo de esta manera a una mejora sustantiva en la calidad de vida en nuestras ciudades.

Durante 1993 se dará también una alta prioridad a los temas de seguridad vial, dados los altos índices de accidentes que existen en

[nuestro país. [En cuanto a infraestructura de transporte, se pondrá énfasis al desarrollo de un marco de política para esta área que permita una activa participación privada, en especial en los subsectores de vialidad urbana, interurbana y puertos. Se encuentran en fase de término importantes estudios sobre tarificación de infraestructura, que bajo la premisa de que sean los propios usuarios los que financien y paguen los costos de su utilización, generarán el funcionamiento de mercados de infraestructura, que en condiciones de estabilidad y transparencia en las reglas del juego, deberán ser la palanca que permita una inversión privada de gran magnitud en la provisión de infraestructura de transporte .]]

Otras iniciativas que deberán continuar o completarse en 1993 en transporte terrestre, son el proyecto de línea 5 del Metro, el sistema de control centralizado de semáforos para Santiago, diversas modificaciones a la Ley de Tránsito, la legislación sobre partes y piezas usadas de vehículos, el reglamento de terminales de transporte público y la formulación de un conjunto de normas legales y reglamentarias para el transporte internacional terrestre. } Tr

En lo referente al transporte ferroviario, la promulgación en octubre de 1992 de la ley Nº 19.170, que modificó el estatuto orgánico de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, permitió dar inicio al proceso de rehabilitación y modernización de los ferrocarriles. Los aportes del Fisco a la empresa, contemplados también en dicha ley y que alcanzan a \$ 17.553 millones, fueron traspasados en su totalidad antes del 31 de diciembre del año recién pasado, destinándose principalmente al saneamiento de la deuda de corto plazo y al financiamien-

to del Plan de Emergencia, que contempló los mejoramientos más urgentes de infraestructura y equipos, con un presupuesto de \$ 2.280 millones.

La meta para el periodo inmediato es iniciar la transformación de la empresa estatal en un sistema descentralizado y de administración corporativa, al estilo de las sociedades anónimas privadas abiertas. Se licitarán paquetes accionarios de las filiales que se creen de conformidad con las nuevas disposiciones legales- particularmente en el área de la carga - para obtener la participación de capitales privados en el desarrollo del sector. Se iniciará la aplicación del Plan de Rehabilitación con énfasis en la inversión para el mejoramiento de la infraestructura y el remozamiento de los equipos de pasajeros. Se comenzará a aplicar un primer Plan Trienal de Desarrollo - en plena fase de negociación y acuerdo entre el Estado y la empresa en estos momentos- que contempla las metas a alcanzar y los correspondientes compromisos financieros para el periodo y que define el marco en que se desenvolverán los ferrocarriles en esta nueva etapa.

En contraste con el dinámico crecimiento del transporte marítimo internacional, el cabotaje marítimo denota estancamiento desde hace largos años, debido en lo fundamental a problemas de inequidad frente a los otros modos de transporte, principalmente el terrestre por carretera. Se han hecho grandes esfuerzos por desburocratizar el cabotaje, eliminando trámites innecesarios y otras rigideces, lo que ha permitido agilizar la recepción y el despacho de naves. De superarse durante 1993 algunas dificultades que aún subsisten, en este

Gobierno se habrá conseguido desburocratizar el cabotaje, abriéndole efectivas perspectivas de desarrollo.

Para el presente año se tiene contemplada la elaboración de diversos proyectos de ley orientados a apoyar el desarrollo portuario, siendo los principales el correspondiente a la Ley General de Puertos, que incluye el papel que le cabe en ellos al sector privado y al Estado; el proyecto que establece un nuevo sistema de tarifas portuarias, y el que propone un estatuto de empresas portuarias estatales, que sustituirá a la actual Ley Orgánica de EMPORCHI.

En el transporte aéreo, nuevas tendencias iniciadas en la década de los 80 y reforzadas en los últimos años han hecho aconsejable introducir ajustes al marco legal para preservar un régimen competitivo y promover la igualdad de oportunidades para las aerolíneas chilenas. Esto llevó a la elaboración de un proyecto de nueva ley de aviación comercial, que ya se encuentra en el Congreso para su discusión, y al cual se ha incorporado un reforzamiento de la Junta de Aeronáutica Civil. Este organismo ha ejecutado en el último año un activo programa de negociaciones con otros estados a 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 líneas aéreas chilenas, corrigiendo desbalances que existían, particularmente en relación con otros países sudamericanos. Todo esto ha permitido un fuerte crecimiento del tráfico aéreo: en 1992, el tráfico internacional de nuestras empresas, de pasajeros y de carga, creció en más de 20% y el tráfico doméstico de pasajeros en casi 30%.

En el año 93 se continuará centrando los esfuerzos en Latinoamérica, prosiguiendo negociaciones orientadas a abrir los mercados regionales. Se prevé que durante el período de mi gobierno se habrá logrado obtener nuevos derechos, de utilidad inmediata para las líneas chilenas, en unos quince países. (Ver también R R E E)

TELECOMUNICACIONES

En este sector el esfuerzo del Gobierno estuvo centrado en estudiar los cambios legislativos, que actualmente se encuentran en su etapa final en el Congreso Nacional, de modo de regular en mejor forma los servicios de Radiocomunicaciones, destacándose la determinación de plazos de 30 años renovables para los servicios públicos e intermedios de telecomunicaciones y 25 años para la radiodifusión sonora. Así también el procedimiento para otorgar concesiones de radiodifusión sonora será por concurso público y licitación. Como una solución a los sectores sociales más postergados, se crea en la banda de frecuencia modulada un nuevo servicio de radiodifusión de baja cobertura, que permitirá un espacio de difusión de las organizaciones sociales dentro de un sector geográfico. Igual preocupación ha existido en la búsqueda de soluciones en el área de servicios públicos de telecomunicaciones; por lo que se planteó a través de un proyecto de Ley, las propuestas conducentes a perfeccionar las normas existentes de modo de renovar trabas, imperfecciones y vacíos de la Ley vigente, que se muestra como un obstáculo para el desarrollo futuro del sector.

Especial preocupación se ha tenido en la asignación de recursos y mejoramiento de las redes de telecomunicaciones en áreas rurales, aportando el Estado un subsidio de \$ 120.000.000, para la Red Digital de Telecomunicaciones Rurales en la XI Región en las inmediaciones de la Cuenca del Lago General Carrera, permitiendo a través de este medio, la integración de pueblos y localidades, en una extensión de más de 310 Kilómetros de longitud.