

TAREAS ESPECIALES PARA 1992

1. Telecomunicaciones.

a. Terminar en marzo la preparación de la Ley General de Telecomunicaciones, para lo cual está en funciones un grupo interministerial con participación de Transportes y Telecomunicaciones, Economía y Segpres.

- Procede completar las consultas técnicas a expertos y recoger opiniones del sector privado.
- Un criterio básico a considerar es lograr una adecuada competencia en un mercado con tendencia al monopolio por CTC y Entel. De ahí necesidad de segmentación del mercado y presencia que CTC no debería entrar en telefonía de larga distancia. Las posibles inversiones de CTC en telefonía rural no justifican favorecerla con posición monopólica más fuerte, sino que debe negociarse separadamente dentro relación CTC-Gobierno.
- Otro aspecto esencial es la flexibilidad que requieren las normas, dado el espectacular y acelerado cambio tecnológico que se está produciendo: ello es requisito de modernidad. la revolución de la fibra óptica llega a Chile.

El tema es delicado por la enorme cuantía de las inversiones previstas en el sector (US\$ 1.300 millones) y porque se trata del desarrollo de una industria de punta. De ahí que la Subsecretaría debe trabajar en estrecha relación con Economía.

- b. Debe fortalecerse la Subsecretaría de Telecomunicaciones en cuanto a personal técnico, niveles de remuneración (equivalentes a la más elevada que exista en las superintendencias del sector público) y capacidad de contratar asesores y estudios externos (incluso internacionales).
- c. Continuar el trámite de la ley que autoriza concesiones a radios de baja frecuencia (radios populares) de difícil negociación en el Senado. Se requerirá colaboración del

sector político para la negociación con la oposición.

- d. Estudiar formas de regulación de tarifas requeridas por la estructura monopólica de la industria, que sean flexibles dados los cambios continuos en la tecnología y que eviten la discrecionalidad funcionaria.
- e. Negociar con Entel alguna forma de contribución que compense la cuasi-renta internacional que obtiene por haber heredado monopolio de uso que obliga a pago de peaje a todo usuario. Por ejemplo, constituir un fondo especial con aporte público similar para fines de fomento con interés social.

2. Transporte

- a. Completar proceso licitación de recorridos mediante las asignaciones correspondientes en el mes de marzo.
- b. Procurar la aprobación por el Congreso del Proyecto de tarificación vial en el período marzo-mayo. Se presume que puede ser de difícil trámite. En caso de no prosperar deberá recurrirse nuevamente a la restricción vehicular que ya es de aceptación general.
- c. Lograr aprobación en el Congreso de Ley de Pesos por Ejes y de ley que prohíbe importación de piezas y partes.
- d. Expandir los recorridos de trolebuses.
- e. Tomar -en el seno del Comité de Ministros creado al efecto- las decisiones fundamentales respecto de la línea 5 del metro, vale decir, la opción tecnológica. Para ello se deberá llevar adelante con total transparencia un proceso de "precalificación simplificada" de las opciones existentes. Es esencial que este proceso se realice con total transparencia y objetividad.

En caso de desacuerdo en el Comité de Ministros deberá resolver el Presidente de la República.

Se espera completar esta fase en el curso del primer semestre, de modo que la licitación o negociación de contrato a que haya lugar se desarrolle y culmine antes de fin de año.

- f. Acelerar en el Senado el proyecto de ley de Ferrocarriles despachado por la Cámara. Es posible que ocurra con este proyecto algo similar a lo ocurrido con la ley de Codelco. Es indispensable sacarlo adelante sin nuevas concesiones a los dirigentes sindicales, aunque llegue a dividirse la votación de la Concertación.

- g. Debe definirse -como quedó señalado en el resumen Vivienda- el rol y ubicación administrativa de SECTRA. Esta materia la continuará viendo en marzo el grupo interministerial coordinado por Segpres, teniendo como propuesta inicial que la Comisión de Inversiones en Infraestructura de Transporte sea un sub-comité del Comité Interministerial de Infraestructura, integrado por los subsecretarios de todos los ministerios involucrados y presidido por Transporte. A su vez los ministros de Obras Públicas y Transporte podrían alternarse cada seis meses en la coordinación del Comité Interministerial. El personal de SECTRA quedaría administrativamente adscrito a MIDEPLAN.

En caso de desacuerdo, deberá resolver el Presidente de la República, no más allá de fines de abril.

- h. El Ministerio elaborará una propuesta sobre política portuaria a ser considerada al interior del Ejecutivo, que abarcará los siguientes temas:

- . Participación privada en puertos, regulación y tarificación.
- . Regionalización de la administración de los puertos.
- . Estructura de la empresa portuaria.

A partir de ese ante-proyecto se definirá una estrategia política, probablemente secuencial para el trámite legislativo de los proyectos respectivos.

En todo caso la regionalización de los puertos y de la Empresa portuaria será una consecuencia inevitable del establecimiento de los gobiernos Regionales en las postrimerías de 1992, lo que a partir de ese momento puede facilitar la aprobación de un proyecto.

Debe considerarse también positivamente la posibilidad de inversión privada en los puertos de Emporchi, para evitar futuros cuellos de botella en la capacidad portuaria.

- i. Se deberá concluir en el primer semestre la negociación con la empresa española interesada en el proyecto de Punta Arenas.
- j. Es necesario afinar la coordinación entre CORFO y Transportes en la administración y políticas relativas a las empresas públicas de transportes, cuyo accionista es CORFO. Para ello se constituirá un grupo especial de trabajo promovido por Segpres. Esto incluye Metro, Ferronor, Empremar, Empremar Sur (en proceso de privatización), Transmarchilay y Transcontainer.

- k. Se elaborará un proyecto de fortalecimiento de la Subsecretaría de Transportes y de la capacidad de regulación del Ministerio, para lo cual deberá concordar proyecto con Hacienda.

En ese contexto se estudiará la conveniencia de crear o no una Superintendencia de Transportes.

- l. Se establecerá metrotrenes en 8ª Región: en Chiguáyante y entre Concepción y Talcahuano.
- m. Se proseguirá la modernización de correos que ha logrado ya avances muy significativos.

Es preciso prevenir posibles conflictos con trabajadores, para lo cual deberá formarse en marzo un grupo ad-hoc entre Transportes, Hacienda y Trabajo.

- n. Se avanzará en Relaciones Exteriores en la elaboración de un Reglamento de Transporte Internacional Terrestre y en la elaboración de convenios con países vecinos.

REUNIONES DE EVALUACION DE METAS MINISTERIALES 1991
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Telecomunicaciones

Contenido de la Reunión

Acuerdos, compromisos, tareas pendientes.

En lo que respecta al Sector Telecomunicaciones, la Subsecretaría respectiva durante el período 1990-1991, logró poner las cosas al día. En este sentido se hizo grandes esfuerzos en actualizar la entrega de concesiones, que hasta hace un año contaban con hasta 3 años en lista de espera. Además se mejoró notablemente el proceso administrativo, simplificando los procesos y aumentando su transparencia.

Paralelamente se procedió a realizar un diagnóstico del sector apuntando a las nuevas tareas que deberá enfrentar el Ministerio.

En este sentido se perfila la promoción de 3 proyectos de ley:

- 1) Uno que se preocupa de facultar al Ministerio en las tareas legales que deberá enfrentar próximamente.
- 2) Otro que se preocupa de las normas de radiodifusión, de las radios de baja cobertura en proceso de concesión, y de su plazo de duración. Este proyecto de ley está aún en el Senado y se espera que sea despachado en abril del presente año.
- 3) Un tercero se preocupa de la telefonía propiamente tal y de los servicios de mayor valor agregado (fax, el plan de informática, etc.). Esta ley define reglas para las comunicaciones telefónicas más modernas que regirán en el largo plazo. Se trata de un tema muy sensible en un sector muy grande.

Paralelamente están contemplados cambios en el Plan Técnico de Discriminación, cuyo objetivo es producir una mayor competitividad en el sector. Chile está entrando en la era de la fibra óptica, que es un área de mucho futuro y que aporta al desarrollo

de sectores financieros, de servicios, etc. También a través de esta ley del encaminamiento telefónico se introduce el multicarrier discado, donde uno puede elegir la compañía de larga distancia que lo comunicará con el exterior.

Esta materia se está trabajando junto con el Ministerio de Economía y se preocupa de básicamente de la tarificación. Se entregó una minuta que contiene un desglose del proyecto de ley a las distintas empresas y a los partidos políticos.

Respecto de la rotación de personal en el Ministerio, cabe señalar que las empresas del Sector Privado actúan como "grúa" llevándose al personal, existiendo además, un riesgo de corrupción implícito.

Es muy importante dar un fuerte impulso a la telefonía básica, pues la cobertura a nivel nacional es de sólo un 9%, la que debiera ser de alrededor de un 20 %, por lo que hay más que duplicarla. Se requiere además desarrollar mecanismos para mejorar las inversiones rurales en telefonía. Con este objeto la ley tiene la novedad de atender a la comuna entera, no solamente al sector urbano, lo que beneficia en general a las zonas más densas. En cuanto al financiamiento una posibilidad es crear un fondo con aporte fiscal y de las empresas del sector. Actualmente existe un subsidio a la telefonía rural de \$ 2.000 millones anuales, el que se podría orientar directamente a este tipo de telefonía.

Respecto del nuevo reglamento del plan telefónico se establece jerarquía en el rol de la red telefónica, por lo que existen por ejemplo centros secundarios. La CTC se quedaría con la telefonía básica, persiguiendo una mejor transparencia en el cobro y la venta de teléfonos en verde.

Transporte

El objetivo en este sector es hacer una reestructuración a nivel urbano bastante radical, no así en el campo aéreo y marítimo. Estos últimos se están desarrollando

relativamente bien, por lo tanto en estos campos se habla sólo de un perfeccionamiento.

Respecto del campo aéreo no hay innovaciones y específicamente en el marítimo, durante 1991 se compraron aproximadamente 10 barcos, lo que significa un aumento de entre un 7 a 9% respecto al año anterior. Además se han logrado nuevos acuerdos internacionales, lo que prevee un buen futuro para esta actividad.

En materia de transporte terrestre, en Ferrocarriles hay una restructuración profunda, tanto a nivel de la empresa como en la gestión.

En cuanto al transporte urbano existen 3 fases: (a) Dotar de facultades legales al Ministerio para poder regular; (b) reordenar el parque de vehículos; y (c) consolidar y perfeccionar un sistema de licitación y muestra de resultados.

Este año estamos en la tercera fase, lo que implica, que a fines del presente año, vamos a tener en el centro más vehículos de transporte nuevos y con una menor emisión. Esto va a permitir al Ministerio no concentrarse tanto en Santiago como hasta la fecha, sino actuar más en regiones como Valparaíso, Concepción e Iquique. Sólo en esta última ciudad operan alrededor de 4 mil taxis colectivos y 180 micros. Este es un problema serio, que deberá ser enfrentado mediante un proceso de licitación, el que ha demostrado ser una herramienta muy importante que permite sintetizar el conjunto de las iniciativas del Ministerio en materia de transporte urbano. Es además una herramienta coherente con el mercado que no genera oposición política.

En cuanto a los resultados de la licitación de recorridos se puede describir lo siguiente: de 307 empresas que postularon 302 aprobaron; en cuanto al nivel de empresarización el 78% postuló como empresas de transporte, el 20% como agrupaciones y sólo el 6% como personas naturales. Lo anterior tendrá como consecuencia lógica un mejoramiento de la situación de los trabajadores de las empresas de locomoción

colectiva, de atención a usuarios en general y de escolares en particular.

En relación a las tarifas a cobrar a los usuarios, la postulación entregó un promedio de \$ 92. Un 20 a 30% de las empresas de locomoción colectiva van a tener cobrador arriba de los vehículos. Se estima que a fines de 1992, se podrá tener la mitad de los niveles de emisión, y la mitad de los vehículos existentes a comienzos de año. Además las micros estarán pintadas con color uniforme y nombre y número según origen-destino; con chofer y cobrador uniformados; con cartillas de horarios e información interna de la máquina para los usuarios. Para esto se implementará un sistema de señalización en las calles con paraderos diferidos.

En cuanto a las próximas tareas del Ministerio por un lado están: (a) el retiro de 2.600 micros; (b) el Plan Director de Transporte Urbano, que se preocupa de la infraestructura vial y de la gestión de tránsito y de las tecnologías; (c) la inclusión de los trolleys, donde ya hay una línea en marcha y se está preparando una segunda línea. (d) Paralelamente se debe ir avanzando en el Proyecto del Metro-Línea 5 y otros proyectos relacionados con los trolleys.

Está en etapa de estudio la tarificación vial para automovilistas y otra iniciativa similar para los camioneros. En cuanto al transporte internacional está el tema de los pasos fronterizos; actividades orientadas a apoyar la apertura del terminal de Los Andes para camión-tren; almacenamiento de carga terrestre en Viña y en Placilla para el transporte marítimo.

En cuanto al tema portuario, hay un estudio para analizar la participación privada en puertos, el que deberá presentarse en marzo próximo y donde se definen parámetros privados para la gestión de infraestructura portuaria. En relación al tema de regionalización de puertos, habrá que analizarlo después que esté aprobada la ley de reforma regional, lo que debería implementarse durante el año 1993. Una segunda etapa implica revisar la institu-

Es necesario hacer un listado priorizado, con todas las iniciativas que están en las Metas Ministeriales, durante la primera semana de febrero de 1992.

Este estudio, sobre el tema portuario, debe presentarse a más tardar en marzo de 1992.

cionalidad del sector, y la tercera etapa es revisar la estructura de Emporchi, ya que en este momento no se vislumbran cuellos de botella (por ejemplo en Lirquén se van a invertir US\$ 35 millones).

En la empresa de CORREOS ha habido un cambio sustantivo en el clima de la empresa, en la gestión, mejoramiento de remuneraciones, informatización de ventanilla, tarificación de la empresa, aumento de productividad de cerca de un 50%, etc. Además se están introduciendo productos nuevos como correo electrónico, importantes avances en la solución de los problemas de los trabajadores y despidos progresivos de malos elementos.

TAREAS PENDIENTES

- 1) Las 6 empresas de transporte en manos de CORFO son: Ferronor, Metro, Empremar, Empremar Sur (que está haciendo privatizada), Transmarchilay y Transcontainer. Lo anterior pues CORFO se preocupa sólo de problemas financieros, por lo que no tiene una aproximación sustantiva a los problemas. En el caso Metro S.A., la empresa tiene 3 personas en el directorio, demostrando que la cohabitación es mucho mejor. En cambio en las otras empresas la coordinación es pésima. Un ejemplo es Empremar que no tiene, ni el capital ni los talentos empresariales para hacerse cargo del crecimiento del 10%, que está haciendo el resto del sector.
- 2) Es indispensable reforzar institucionalmente a ambas Subsecretarías del Ministerio. Durante este período de Gobierno la Subsecretaría de Transportes ha incrementado en 15 personas su planta de personal y la correspondiente a Telecomunicaciones en sólo 7 personas. Esta cantidad es mínima frente a las grandes tareas que depara el corto y mediano plazo.
- 3) La SECTRA, en sus orígenes se dedicaba sólo al transporte urbano, y ahora atiende además el interurbano. Es

Es importante que Corfo estudie los problemas de las empresas que administra, que básicamente son de gestión y de coordinación. Esto requiere buscar asociarse, ya sea aportando los activos que poseen o mediante incrementos de capital. Estas son decisiones que deben tomarse en el mediano plazo.

En cuanto al tema de fiscalización, sería útil estudiar la creación de una Superintendencia de Transporte.

El Ministro Boeninger, sugiere que la SECTRA se

necesario estudiar nuevamente su rol y su destino. En cuanto a su rol es necesario definir, si sólo se preocupará del tema de transporte o de un área más amplia de infraestructura. En cuanto a su ubicación podría estar radicado en el Comité Interministerial de Infraestructura (COMINF) y adscrito a Mideplan. La SECTRA, que es un equipo muy prestigiado que ha desarrollado tecnologías muy adecuadas dentro del transporte urbano, debería estar preocupada de varios otros temas, como la gestión de carreteras y control de pesos por eje en las ciudades y que es una labor que nadie realiza.

- 4) Se considera necesario implementar un Metro-tren en la VIII región, tanto en Chiguayante como entre Concepción y Talcahuano.

radique en el COMINF porque así no aumenta el número de comités, operando a través de un sub-comité de Subsecretarios dentro de ese Comité.