

**XV. MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES**

www.archivopatriciaoajwin.cl

A. FUNCIONES DEL MINISTERIO

1. Nivel central

a. En materia de tránsito y transportes

i) Al amparo de D.F.L. N° 279 del 31 de marzo de 1960

- programar, formular, realizar y dirigir una política general de transportes, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República;
- ejercer, conforme a las instrucciones del Presidente de la República, sus atribuciones respecto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado y a la Empresa Portuaria de Chile;
- participar en la elaboración de los convenios internacionales que celebre el Gobierno de Chile en materia de transportes; y ejercer todas las demás atribuciones que le confieren las leyes sobre la materia; para dicho efecto el Ministerio de Relaciones Exteriores deberá requerir la intervención e informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones antes de suscribirse la respectiva convención;
- las relaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y de la Empresa Portuaria de Chile con el Presidente de la República se ejercerán por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- la supervigilancia y coordinación de la operación y desarrollo de todos los servicios y medios de transportes;
- ocuparse del fomento e integración de las diferentes clases de transporte y de sus servicios complementarios en un sistema nacional que satisfaga las necesidades generales del movimiento de personas y adecuado abastecimiento del país;
- supervigilar el estado, condiciones y situación del personal, material y, en general, de todos los demás factores que intervienen en el transporte ferroviario, marítimo, aéreo, fluvial, lacustre y caminero, debiendo representar a las autoridades competentes las deficiencias y desperfectos en las correspondientes vías de comunicación;
- estudiar las soluciones sobre implantación de nuevas tarifas a los diversos medios de transportes, las de alzas y rebajas de las existentes de libertad total o parcial de éstas y proponerlas al Presidente de la República, por intermedio del ministro, de acuerdo con los procedimientos fijados para cada caso, para su resolución, cuando proceda.

ii) Al amparo de la Ley N° 3.059 de 1979

- la inspección y la supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las leyes le confieren, y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.

iii) Al amparo de la Ley N° 18.290 de 1985

- podrá prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas. Esta facultad será ejercida de oficio o a petición de las municipalidades o de la Dirección de Vialidad según corresponda;
- las municipalidades no otorgarán permiso de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la revisión a que se hace referencia comprende, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna.
- el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los requisitos que deberán cumplir los establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos, así como los procedimientos técnicos a que deberán ceñirse tales revisiones y los niveles máximos de emisión de contaminantes que se permitirá;

iv) Al amparo de la Ley N° 18.059 de 1981

- el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el organismo normativo nacional

encargado de proponer las políticas en materia de tránsito por calles y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento.

v) Al amparo de la Ley No 18.696 de 1988

- fijará las vías por las cuales circularán los vehículos que presten servicios públicos de locomoción colectiva, con informe de Carabineros de Chile; sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 18.290, también le corresponderá determinar el procedimiento por el cual podrá restringirse la circulación de vehículos de menos de 16 asientos en el caso de vías congestionadas.

- el transporte nacional de pasajeros remunerado, público o privado, individual o colectivo, por calles o caminos, podrá efectuarse sin requerir autorización alguna para ello, bastando contar al efecto con un certificado de revisión técnica vigente en que se acredite que el vehículo es apto para el servicio que realiza conforme con la normativa que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto de sus condiciones técnicas y de emisión de contaminantes.

b. En materia de telecomunicaciones

La Subsecretaría de Telecomunicaciones, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones., es la encargada de regular, fomentar y controlar técnicamente las telecomunicaciones en el país, como asimismo, administrar el espectro de frecuencias radioeléctricas y representar al país en materias de telecomunicaciones.

Las funciones y atribuciones que la Subsecretaría de Telecomunicaciones debe ejercer, se encuentran estipuladas en el Decreto Ley N° 1.762, de 1977 y en la Ley N°. 18.168, de 1982 y en las sucesivas modificaciones a la misma. Ellas pueden resumirse en lo siguiente:

- Proponer las políticas de telecomunicaciones y participar en la planificación nacional y regional de desarrollo de las telecomunicaciones.

- Elaborar y mantener actualizados los planes técnicos fundamentales y las normas técnicas, que constituyen el marco técnico para armonizar el desarrollo de las redes de servicio público, en términos de calidad mínima requerida e interconectabilidad con redes internacionales.

- Estudiar e informar las solicitudes de concesión de los distintos servicios públicos de telecomunicaciones y de sus modificaciones. También, informar sobre la caducidad de las mismas.

- En conjunto con el Ministerio de Economía, fijar las tarifas de aquellos servicios públicos básicos catalogados por la Comisión Resolutiva, como servicios monopólicos, dadas las características propias de su explotación..

- Velar por el cumplimiento de la legislación, reglamentación y normativa, como igualmente, de los convenios y acuerdos internacionales sobre telecomunicaciones vigentes en el país y de las políticas nacionales de telecomunicaciones aprobadas por el Gobierno.

- Interrelacionar a la Empresa de Correos de Chile con el Gobierno.

La Ley General de Telecomunicaciones, clasifica los siguientes servicios:

- Servicios de telecomunicaciones de libre recepción o de radiodifusión

- Servicios públicos de telecomunicaciones

- Servicios limitados de telecomunicaciones

- Servicio de aficionados a las radiocomunicaciones

- Servicios intermedios de telecomunicaciones

Entre los servicios mencionados, el correspondiente a los servicios públicos ocupa una posición preponderante por el volumen de las operaciones e inversiones en él comprometidas.

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

2. Entidades dependientes o relacionadas

a. Sector transporte

- i) Junta de Aeronáutica Civil (según DFL N° 241 de 1960 y D.L. 2564 de 1979):
- Ejercer la dirección superior de la aviación civil en el país.
 - Ejercer la dirección de la aviación comercial en el país.
 - Calificar el grado de reciprocidad de derechos que otorguen a las empresas aéreas nacionales los países extranjeros, para los efectos de informar sobre la suspensión o restricción de los servicios aéreos de esos países en Chile.
 - Fijar tarifas en las rutas internacionales en que por disposición de otro Estado no exista libertad tarifaria.
 - Sancionar, con la suspensión de vuelos, las infracciones a las tarifas fijadas, el no registro de las tarifas libres y el no proporcionar antecedentes estadísticos y de costos.
 - Asignar a empresas nacionales, mediante licitación, las frecuencias internacionales que estén restringidas para Chile.

En síntesis, a la Junta de Aeronáutica Civil le corresponde la dirección superior del subsector transporte aéreo, el manejo de convenios multilaterales y las negociaciones bilaterales, la asignación de frecuencias a las distintas compañías aéreas chilenas y la mantención de estadísticas.

- ii) Comisión de Transporte Urbano (según Instructivo Presidencial PRES.REP. (EMPRES) (0) N° 14.135 de 1982):

Según el instructivo presidencial que da origen a esta Comisión, le corresponde al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones ejercer la Presidencia de la Comisión. La función principal de esta Comisión es aprobar planes y proyectos de inversión relacionados con el desarrollo de la infraestructura de transporte urbano.

Debe notarse que el Ministerio no tiene en la práctica atribuciones respecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es responsable del control de tráfico aéreo y operación de aeropuertos, y de la tarifación de uso de los aeropuertos; similarmente, el Ministerio tiene una escasa participación en cuanto al quehacer de la Dirección General del Territorio Marítimo, responsable del control del tráfico marítimo y operaciones de la marina mercante.

b. Sector telecomunicaciones

- i) Empresa Correos de Chile (según D.L. N° 10 de 1981):

La Empresa de Correos de Chile creada en febrero de 1982, como Empresa estatal de administración autónoma y patrimonio propio, para continuar con las funciones postales que desarrollaba el ex servicio de Correos y Telégrafos hasta esa fecha, se ha impuesto como misión el satisfacer las necesidades de envío de Encargos de tipo Postal u otros, en el territorio nacional y para el resto del mundo y además desarrollar productos filatélicos derivados de la actividad postal.

Básicamente es una misión de integración territorial y apoyo al desarrollo social cultural y económico a que tienen derecho, sin discriminación alguna, todos los chilenos.

3. Nivel legal administrativo

Las atribuciones legales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tienen su origen en el D.F.L. N° 279 del año 1960 y en otras leyes dictadas con posterioridad, las que no conforman una unidad orgánica acorde las necesidades actuales del sector. No existe proporción entre la magnitud de los recursos y externalidades involucrados en la operación, mantención y desarrollo del sistema nacional de transporte, y el tamaño, institucionalidad y recursos humanos con que cuenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los preceptos legales que se han dictado con posterioridad al D.F.L. de 1960 han venido a solucionar problemas concretos de tránsito (Ley de Tránsito) o han incorporado a la legislación vigente esquemas de libertad económica para distintos sistemas de transportes (léase marítimo y aéreo). Sin embargo, no ha existido una iniciativa que actualice la institucionalidad del Ministerio en función de las nuevas realidades que le toca enfrentar, por ejemplo, el problema de la congestión vehicular en las ciudades y el de la contaminación del aire de Santiago.

Desde el punto de vista institucional, el Ministerio tiene una ley orgánica, personal técnico y presupuesto inadecuados para el importante rol que debe cumplir. Será tarea prioritaria del actual gobierno adecuar la organización y la institucionalidad del Ministerio a los desafíos que plantea la hora actual, para que cumpla eficazmente con las funciones que le encomienda la ley.

En lo que se refiere al sector telecomunicaciones, la Subsecretaría no cuenta con las facultades legales necesarias para ejercer un control efectivo en el control de los servicios públicos, como así mismo ha carecido de los recursos humanos y materiales para dictar la normativa técnica indispensable para el ejercicio de sus funciones, como también para desarrollar apropiadamente sus atribuciones contraloras. En otras palabras, es claro que en el sector de los servicios públicos de telecomunicaciones se ha evidenciado en los últimos años una falta de presencia del Estado, debido básicamente a una legislación inadecuada e insuficiente, no obstante el gran número de modificaciones que ella ha sufrido (cuatro de ellas en los últimos tres años). La dotación de personal es insuficiente para cumplir con las labores asignadas, especialmente de personal calificado para cumplir funciones de contraparte técnica en los estudios y desarrollo de proyectos.

B. CONDICION ACTUAL DE LOS RECURSOS DEL MINISTERIO

1. Situación del personal

• Subsecretaría de Transportes

La planta profesional es apenas suficiente para cubrir sus funciones operativas de la Subsecretaría. La cantidad de funcionarios de la Subsecretaría alcanza a 151 personas de las cuales 36 corresponden a la categoría de profesionales.

• Subsecretaría de Telecomunicaciones

La cantidad de funcionarios de la Subsecretaría alcanza a 131 personas, de las cuales 46 corresponden a la categoría de profesionales.

2. Situación presupuestaria

• Subsecretaría de Transportes

Del presupuesto total de la Subsecretaría Transportes (666 millones de pesos), 201 millones están destinados a subsidios al transporte regional, 27 millones son de transferencia a Emporchi; la diferencia de 438 millones corresponde al presupuesto neto de la Subsecretaría de los cuales 322 corresponden a remuneraciones, 80 a bienes y servicios y 33 a inversiones.

Las cifras mencionadas son claramente insuficientes para la función que debiera cumplir la Subsecretaría como organismo rector del sector transportes en el país. Los requerimientos presupuestarios adicionales para continuar ejerciendo las funciones de la Subsecretaría, que se originan en omisiones de la Ley de Presupuesto para 1990 ascienden a 45,9 millones de pesos.

• Subsecretaría de Telecomunicaciones

Existe un déficit estimado al 31 de diciembre de 1990 de 22.429.000 de pesos. Por otra parte, no existen recursos financieros para ser destinados a estudios, proyectos de inversión y contratación de profesionales calificados.

C. PROGRAMA BASICO DE GOBIERNO

1. Bases programáticas para el sector

a. Sector Transporte

Debido a la existencia de importantes bienes públicos, externalidades (congestión, contaminación, accidentes) y condiciones favorables a la presencia de monopolios o conductas monopólicas, el Estado en el sector transporte debe proveer, mantener y optimizar el uso de los bienes públicos como para corregir el funcionamiento de los mercados o reforzar ciertas actividades allí donde éstos no cumplen adecuadamente su rol.

Las funciones esenciales que competen al Estado en el sector transporte se pueden resumir en las siguientes:

- planificar el desarrollo del sistema de transporte nacional;
- proveer, conservar y gestionar infraestructura de transporte de uso público;
- reglamentar y regular la operación de los agentes privados a fin de asegurar un buen funcionamiento de los mercados.

La prestación de servicios compete prioritariamente al sector privado. El Estado sólo actuará como operador en casos especiales que dicen relación con la existencia de empresas públicas (por ejemplo, EFE, Emporchi y Metro S.A.), o cuando el sector privado no pueda responder adecuadamente a los requerimientos de servicios de transporte de la población.

El Estado asumirá activamente las funciones que le son propias, con la debida atención a la diversidad de los distintos subsectores que componen el sistema de transporte nacional. El rol pasivo que jugó en los últimos años ha originado graves problemas en el área de infraestructura y servicios de transporte.

La acción del Estado se concentrará en definir y llevar a cabo políticas estables en el mediano y largo plazo. Las principales son:

- enmarcar las inversiones mayores en infraestructura dentro de planes estratégicos de desarrollo bien fundados técnicamente y que cuenten con respaldo de la comunidad;
- estimular una sana competencia entre los operadores y promover formas eficientes de transporte multimodal en transporte interurbano;
- dar prioridad al desarrollo del transporte público impulsando la existencia de servicios heterogéneos de acuerdo con las características de la demanda y racionalizar el uso del automóvil en el transporte urbano;
- lograr una gestión unificada de los aspectos de espacio aéreo, infraestructura aeroportuaria y aviación comercial;
- obtener el desarrollo de un sistema de transporte marítimo que preste servicios diversificados y estables con tarifas bajas para los usuarios.

b. Sector Telecomunicaciones

Del análisis de la situación actual tanto en el sector Telecomunicaciones del país, como de la estructura y distribución de los recursos dentro de la administración misma, se ha generado una serie de tareas y proyectos sustentados principalmente en los principios básicos del nuevo gobierno.

Existe el firme propósito de encauzar al sector a un escenario de transparencia en que prevalezcan los incentivos por el desarrollo económico social y privado, como también la maximización de beneficios de los usuarios finales. Por otra parte, se pretende producir los incentivos necesarios, destinados a mejorar la comunicación social, la cultura, la educación y la salud, a través del desarrollo informático a nivel nacional en conjunto con la empresa privada.

2. Cuenta de la labor efectuada

Desde que asumieron las nuevas autoridades en la cartera, se han realizado múltiples actividades, las principales de las cuales se resumen a continuación.

a. Subsecretaría de Transportes

Se procedió a la formación de un grupo reducido de especialistas de alto nivel para conferirle validez y sustento técnico a las tareas que debe emprender el Ministerio conforme a la propuesta del Informe Final de la Comisión de Transporte de la Concertación.

Igualmente se hizo la subdivisión y reorganización de la Subsecretaría de Transportes en tres áreas principales: transporte urbano, terrestre interurbano y aéreo marítimo, según lo propuesto en el Informe Final de la Comisión de Transporte.

Se crearon comisiones de trabajo con gremios empresariales, con operadores, con el sector laboral y con organizaciones de usuarios, con el fin de realizar un trabajo sistemático orientado a conocer los intereses de esos sectores y acordar o informar, cuando es procedente, las líneas de acción que impulsa el Ministerio.

Se ha tomado parte activa en la formulación de un plan maestro para la descontaminación de Santiago que lleva adelante la Comisión de Descontaminación Ambiental recientemente creada por el Gobierno para enfrentar los graves problemas que se derivan de la circulación vehicular y transporte urbano en la ciudad de Santiago.

Participación en la dirección de empresas Corfo o mixtas que se relacionan con el sector transporte (Metro S.A., Ferronor, Emprepar, Lan Chile, Transcontainer, Transmarchilay, etc.).

Se prepararon y formularon programas de estudios y proyectos con financiamiento externo multilateral o de la cooperación internacional.

Puesta en marcha del pasaje escolar en el Metro de Santiago.

Estudio para el establecimiento en el corto plazo de recorridos alimentadores de metro de alto estándar.

Firma de acuerdo con el Gobierno de México que permite establecer servicios de transporte de carga y pasajeros entre ambos países en un marco amplio de participación de empresas aéreas de ambos países.

Licitación de subsidio por cinco meses para un servicio de transporte marítimo entre Punta Arenas y Porvenir.

Reunión de evaluación del Acuerdo entre Autoridades Chile/Colombia sobre transporte marítimo; la revisión del acuerdo flexibiliza la operación de las compañías navieras que están operando al amparo del acuerdo.

Con respecto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, se ha iniciado el estudio y análisis de un plan de rehabilitación de la empresa que se encuentra esbozado en sus líneas principales, para ser discutido con las autoridades del sector económico. Por el momento, se ha acordado con el Ministerio de Hacienda el inicio de un estudio con apoyo técnico y financiero del BIRF cuyo objetivo es definir el plan de recuperación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en conjunto con Ferronor.

Con respecto a Emporchi, se han reactivado aquellos proyectos de necesidad prioritaria para el país, y que se encontraban detenidos hasta ahora. Entre ellos está la ampliación del puerto San Vicente y la primera etapa de reconstrucción de Valparaíso y San Antonio; toda esta labor se realiza en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, a través de una comisión *ad-hoc*.

En el área de transporte internacional, está en preparación un evento de gran importancia para el sector, la Reunión de Expertos, preparatoria de la decimoséptima Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur, cuya sede y organización le corresponde a nuestro país, compromiso que se había adquirido con anterioridad, y que significará la visita de 130 delegados extranjeros entre el 28 de mayo y el 1 de junio.

Los siguientes proyectos de Inversión y Estudio están en curso:

- Análisis operacional de paraderos de locomoción colectiva
- Análisis de niveles de servicio de transporte público
- Análisis de recorridos alimentadores de metro
- Análisis de estrategias de desarrollo de transporte urbano

- Experiencia piloto de operación dinámica de semáforos
- Diagnóstico y recomendaciones para mejorar el sistema de información sobre el transporte marítimo
- Análisis de las perspectivas económicas, comerciales y tecnológicas del transporte de carga y pasajeros por carretera.

b. Subsecretaría de Telecomunicaciones

De todas las actividades de mayor relevancia que se han efectuado desde el inicio del nuevo gobierno, indicamos algunas de mayor impacto y que posteriormente generan las tareas y proyectos de acción más inmediata durante el presente período.

Producto de la política económica, sustentada por el anterior régimen, el sector de los Servicios Públicos de Telecomunicaciones se vio en estos últimos años, conmocionado por la privatización de importantes empresas estatales del sector, tales como el Telégrafo del Estado, la Compañía de Teléfonos de Chile y la Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

La venta de estas empresas del sector privado no siempre se efectuó con la suficiente transparencia, que permita concluir que se resguardó adecuadamente el interés nacional, tanto en los valores fijados para su venta, como en los procedimientos de licitación, ello, sin entrar en consideraciones más profundas, que digan relación con la conveniencia y oportunidad de dichas ventas.

La incorporación de un significativo monto de inversión extranjera en el sector de las telecomunicaciones, ha motivado un fuerte crecimiento en algunos servicios, principalmente en la telefonía tanto local como móvil, como en la larga distancia. También, en estos dos últimos años, el Estado participó con subsidios directos en el impulso de proyectos de telefonía rural y de larga distancia en zonas aisladas en la Región Central y en la Isla de Pascua. El monto de los subsidios mencionados, asignados para el año recién pasado, fue de alrededor de 900 millones de pesos (US\$ 3.000.000)

No obstante, el crecimiento señalado no se ha desarrollado en las condiciones más apropiadas para obtener el grado de eficacia que era dable esperar. En efecto, es público y notorio el grado de confusión que afecta a los planes de inversión de las principales empresas de servicios públicos de telecomunicaciones, de los cuales algunos han tenido que ser suspendidos en plena construcción de obras. También se ha apreciado inversiones apresuradas, donde las demandas previstas no resultaron ser realistas, produciéndose la instalación de sistemas sobredimensionados, lo que implica inversiones ociosas en un sector donde existen servicios con demanda que superan largamente a la oferta.

Adicionalmente a lo expuesto, la confusión se ha manifestado también en una duplicidad de inversiones, que se ha traducido en una ardua competencia por la sobrevivencia de las empresas involucradas.

De todo lo expuesto, está claro que en el sector de los servicios públicos de telecomunicaciones se ha evidenciado en los últimos años, una falta de presencia de la autoridad técnica.

Esto se ha debido principalmente, a la existencia de una legislación inadecuada, no obstante el gran número de modificaciones que ella ha sufrido. Desde la dictación de la Ley General de Telecomunicaciones, N° 18.168, de 1982, se han producido ya cinco importantes modificaciones, cuatro de ellas en los tres últimos años.

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

1) Análisis de la situación actual en la organización y en el sector de las telecomunicaciones.

2) Se han efectuado reuniones con representantes de empresas del sector telecomunicaciones, a objeto de informarse de las inquietudes respecto a la normativa vigente y recibir las sugerencias correspondientes, como también tomar conocimiento de los problemas actuales que están relacionados con la administración.

3) Se formó un Comité de Directivos Superiores, integrado por los funcionarios que representan distintas áreas de competencia de la Subsecretaría de Telecomunicaciones. Su objetivo principal fue analizar la situación actual de este organismo y los problemas existentes en la estructura interna y la relación actual con el sector.

4) La gran cantidad de reclamos de usuarios de los servicios públicos, como también los generados por emisiones perjudiciales correspondientes a servicios de radiodifusión y servicios limitados, han generado diferentes actividades destinadas a su atención y rápida solución.

5) Se han efectuado diferentes gestiones de coordinación, derivadas de la constante preocupación por intervenir en las soluciones correspondientes al problema de Radio Nacional de Chile, canales de televisión y situaciones de orden jurídico, con las empresas telefónicas.

6) Se iniciaron las gestiones destinadas a estudiar la situación tarifaria del sector telefónico, para cautelar los intereses del usuario y mantener el incentivo de las empresas por invertir en el sector y para que exista una legislación que permita al Estado cumplir su rol contralor, cuya tendencia actual es de características monopólicas por el nivel de inversiones y el grado de cautividad que presentan las actuales redes telefónicas respecto de sus suscriptores.

7) Previo análisis de los antecedentes, se ha continuado gestionando las concesiones y permisos correspondientes a los Servicios Públicos, Radiodifusión, Servicios Limitados y demás servicios de radiocomunicaciones que habían iniciado su trámite al inicio del actual gobierno. Las nuevas solicitudes se cursarán en general a medida que se termine de revisar la reglamentación vigente.

8) En el área internacional se han gestionado dos eventos de gran importancia para la Administración Chilena de Telecomunicaciones, cuyos compromisos se tenían con anterioridad.

9) Proyectos de Inversión y Estudio en curso:

- Construcción equipamiento del sistema de control de emisiones radioeléctricas.
- Mejoramiento del sistema automático de Bandas de Frecuencias.
- Sistemas comunicación transceptores para bandas VHF y UHF.
- Planificación del desarrollo de la transmisión de datos.
- Homologación de equipos de telecomunicaciones de Chile.
- Proyectos de apoyo computacional a la organización Subtel.

3. Tareas programadas

a. Subsecretaría de Transportes

(1) Transporte ferroviario

- definir y poner en marcha un programa de rehabilitación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que defina su rol de largo plazo en el transporte de carga y pasajeros, y que signifique consolidar un sistema ferroviario eficiente y moderno adecuado a las necesidades de transporte del país;

- establecer condiciones equitativas para la competencia entre ferrocarriles y transporte carretero de forma que la carga y pasajeros se distribuya eficientemente entre estos medios;

- hacer de Empresa de Ferrocarriles del Estado una empresa moderna con relaciones laborales estables y justas, que se equilibre financieramente en todos aquellos servicios o sistemas donde el Estado no haya explícitamente decidido subsidiar;

- saneamiento de la situación financiera de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y consolidación de prácticas modernas de gestión en la empresa.

(2) Transporte urbano

- integración de la estrategia de transporte urbano con la de desarrollo urbano a nivel del sistema nacional de centros poblados o ciudades;

- establecer reglamentaciones técnicas respecto de los requisitos que deben cumplir los vehículos que se utilizan en servicios de transporte urbano, velando por la seguridad de los usuarios, de la población en general y de la calidad del medio ambiente;

- establecer regulaciones, de naturaleza funcional o económica, para corregir las distorsiones que se producen en los mercados de transporte urbano, incentivando la competencia o la coordinación donde sean beneficiosas;

- velar por la existencia de las condiciones mínimas de equidad, en términos de accesibilidad al transporte para todos los ciudadanos;
- orientar el desarrollo del sector mediante la planificación y financiamiento de la infraestructura con políticas estables que impulsen una correcta asignación de recursos, la equidad social y el progreso técnico.

(3) Transporte marítimo y portuario

- promover el desarrollo de servicios internacionales en cantidad y calidad compatibles con la expansión del comercio exterior, procurando un grado creciente de competencia y transparencia en el mercado de fletes;
- fortalecer el cabotaje sobre la base de mecanismos apropiados de competencia y coordinación con otros medios de transporte, con especial atención al rol estratégico que desempeña en el desarrollo de la zona austral y la Antártica;
- impulsar el transporte multimodal, con las debidas precauciones para prevenir la formación de cadenas monopólicas;
- fomentar, en el marco de estos lineamientos programáticos, la Marina Mercante Nacional, en lo que se refiere a empresas navieras y a oficiales, tripulantes y demás personal profesional ligado a esta actividad;
- establecer un sistema tarifario eficiente para el desarrollo y utilización de las instalaciones portuarias;
- consolidar una participación equilibrada entre el Estado (por intermedio de Emporchi) y las empresas privadas, en la prestación de servicios portuarios de modo de garantizar un funcionamiento eficiente de los puertos, asegurando las ganancias de productividad que se han obtenido en este sector.

(4) Transporte aéreo

- asegurar una infraestructura de aeropuertos y de ayuda a la navegación adecuadas a las crecientes necesidades del país, que funcionen con sistemas eficientes de administración, operación y conservación;
- apoyar el desarrollo de líneas aéreas nacionales, en un esquema competitivo, que den servicios diversificados y seguros, con tarifas razonables, dentro del país y en rutas internacionales.

b. Subsecretaría de Telecomunicaciones

- 1) Estudiar la estructura orgánica actual, sus necesidades, control de gestión y definir funciones.
- 2) Estudio preliminar de la estructura tarifaria actual de los Servicios Públicos.
- 3) Estudio y proposición de procedimientos internos.
- 4) Estudio y proposición de las modificaciones necesarias a la Ley General de Telecomunicaciones.
- 5) Revisar procedimientos y reglamentos.
- 6) Formular las normas técnicas de acuerdo a prioridades.
- 7) Estudiar la situación actual y disponibilidad futura para la administración del Espectro Radioeléctrico.
- 8) Planificar los compromisos internacionales y fijar procedimientos.
- 9) Estudiar y analizar integralmente, la situación de las empresas públicas y su relación con la administración desde el punto de vista de la concesión y situación jurídica.
- 10) Plan de desarrollo de la estación de comprobación técnica de emisiones a nivel nacional.
- 11) Estudio preliminar de las necesidades reales de apoyo informático en la Subtel.
- 12) Definir una política general de telecomunicaciones en el corto, mediano y largo plazo.
- 13) Proyección de la Empresa de Correos de Chile.

- Aumentar su cobertura actual y estructurar los actuales puntos remotos de atención , en Agencias de Correos propiamente tales, instaurando en cada una de ellas la prestación plena de todos los servicios que ofrece la Empresa.

- Implantar la carrera funcionaria y lograr el reconocimiento profesional y técnico del funcionamiento postal y de todo el personal de la Empresa, lo que redundará en un aumento de la productividad del servicio, rendimiento del personal y la estructuración de una planta que compatibilice el mérito, antigüedad y retribución.

- Recuperar los mercados que derivaron a la empresa privada. En este sentido, se estudiarán y aplicarán las medidas para competir y atraer a la órbita del Estado los tráficos de cartas, impresos y readecuar el Servicio de Giros y Encomiendas (paquetería) para dotarlos de los atributos de calidad, confiabilidad, rapidez y seguridad que demandan nuestros usuarios.

- Dentro del ámbito de los planes de desarrollo tecnológico, se contempla abordar en forma prioritaria las etapas conducentes a la clasificación automática de la correspondencia para mejorar la calidad y aceleración del servicio. En tal sentido se ha solicitado asistencia técnica internacional (Unión Postal Universal - Unión Postal de las Américas y España) para el desarrollo e implementación gradual y secuencial de proyectos relacionados con distribución, código postal y clasificación automática.

- En el plano de desarrollo de Sistema de Información —a más largo plazo— no se descarta la automatización centralizada de la gestión total de la Empresa, en el sentido de diseñar un sistema de información operacional, financiero y estadístico que conecte directamente los lugares en que se genera la información con el centro ordenador y acumulativo de datos.