

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

IV.- POLITICA DE TRANSPORTES.

El sector transporte tiene singular importancia para el cumplimiento del Programa de la Unidad Popular, porque juega un rol fundamental en nuestro desarrollo económico y social.

En efecto, está al servicio de los sectores productivos y de demanda cuando apoya eficazmente los planes de aumento de la producción; además, al incidir en los costos de los insumos y de los bienes finales, es vital para el cumplimiento de la política de precios y redistribución del ingreso. Ello hace imperioso reducir a niveles adecuados los costos de estos servicios, factor que a su vez implica un continuo mejoramiento de la productividad, al utilizarse en forma más eficiente los recursos disponibles.

Por otra parte, tiene el transporte un rol clave en la inducción del desarrollo regional y nacional, al favorecer la explotación de los recursos naturales del país, modificar la estructura espacial de la economía e integrar con el resto de la Nación zonas que por su situación geográfica han estado tradicionalmente postergadas.

Procurar esta integración del país a través del sistema de transporte es una dura tarea que requiere del esfuerzo de todo el pueblo, con pleno sentido nacional y a través de su real participación en todos los niveles en la estructuración de la red y la operación de los medios de transporte.

Finalmente, el transporte constituye una herramienta fundamental en el desarrollo del comercio exterior y en la vinculación de Chile con los demás países del mundo. A nivel latinoamericano el sistema de transporte constituye un elemento clave de integración, no sólo económico sino social y cultural.

Al asumir la actual Administración, el sector transporte se presenta como una actividad en que coexiste una importante participación del Estado como empresario, junto a empresas privadas que mantienen un control mayoritario.

El área estatal del transporte se concibió tradicionalmente como un mecanismo que permitía absorber los malos negocios, factor negativo al que se agregaba una notable ineficiencia técnico-administrativa que se resumía en cada vez mayores aportes del Fisco para financiar los gastos correspondientes de sus empresas, tales como ETC del E., Ferrocarriles del Estado, EMPORCHI, LAN, EMPREMAR, que alcanzan a E° 1.370.000.000 y US\$ 14.000.000, por el año 1971.

El sector privado de los transportes está constituido por gran número de unidades económicas, algunas con alto grado de eficiencia y otras con un nivel artesanal y cuyo tamaño varía desde empresas atomizadas hasta algunas de cierta envergadura. El signo común es que funcionan como monopolios en sus respectivas áreas, con una caracterización negativa adicional en el sentido de que han explotado a los trabajadores que se desempeñan en ellas, al someterlos al pago de remuneraciones por debajo de otros sectores de la producción.

El funcionamiento del sector estatal se ha realizado con grave falta de coordinación entre los distintos medios de transporte, con mal uso de recursos humanos y materiales y desaprovechamiento de las fuertes inversiones del Estado.

El crecimiento experimentado por los distintos medios de transporte ha sido espontáneo y la explotación del sistema ha resultado, en su conjunto, ineficiente.

LA ACCION FUTURA.

El Gobierno considera los transportes como un sector estratégico que ampliará considerablemente el área social, reservando al sector privado el manejo de algunos rubros en que, por predominar el pequeño empresario, todavía es socialmente conveniente mantener las relaciones capitalistas de producción.

Dentro de la nueva política gubernativa los diferentes medios de transporte trabajarán coordinadamente procurando un óptimo aprovechamiento de los escasos recursos con que cuenta el país. Con este fin se cambiará la actual estructura por otra que planifica, controla, coordina y administra el sector, adecuándola a las nuevas necesidades que plantea una política acelerada de desarrollo económico y social, de tal modo que constituya un cauce expedito y no un obstáculo a las metas que nos hemos trazado. De esta manera, como una norma elemental, se procurará asegurar a cada medio de transporte el tráfico para el cual esté mejor capacitado, lo que implica eliminar la competencia irracional entre los distintos medios.

Los trabajadores de los distintos sectores de transporte de la actual área privada han visto transformadas las condiciones en que se as empeñan sus actividades y desde ya, específicamente respecto de la jornada de 8 horas, se la ha hecho respetar rigurosamente, contribuyendo de esta manera a crear nuevas fuentes de trabajo. A los grupos postergados se les aumentarán sus remuneraciones dentro de la política global del Gobierno, en tanto ésta no implique alzar desproporcionadamente el sistema tarifario en vigencia.

En el cumplimiento de las metas propuestas, es particularmente importante la participación organizada de los trabajadores del sector transporte, que deberán incorporarse a los mecanismos nacionales, sectoriales y regionales de planificación, en un marco de estrecha colaboración con el Gobierno.

El objetivo básico de toda esta política será satisfacer necesidades de transporte del país, con costos mínimos para la colectividad.

Una mención especial merece el crecimiento que experimentará la industria automotriz que se está reestructurando y que permitirá satisfacer las necesidades del país; prever nuestro desarrollo e iniciar, en términos netos, las exportaciones de partes y piezas y, más adelante, unidades completas a otros países del área latinoamericana.

TRANSPORTE TERRESTRE

LOCOMOCION COLECTIVA

PROPIEDADES DE LAS EMPRESAS

Desde el punto de vista de las relaciones de propiedad de las empresas, podemos afirmar que se presentan los siguientes tipos:

I-Estatal, a través de la ETC. del Estado.

II-Municipal, con diversos servicios en comunas a lo largo del país.

III-Cooperativas con varias líneas de Autobuses.

IV.-Privada, con líneas de Autobuses y Taxibuses.

MEDIOS DE TRANSPORTES USADOS.

Los medios de locomoción existentes son:

Buses

Trolebuses

Autobuses

Taxibuses, y

Taxis.

Los Autobuses proporcionan un servicio corriente y de expresos. Los Taxis se emplean como Taxis Colectivos y Taxis Corrientes.

La dimensión de las empresas es en extremos variable, partiendo de la ETC. del Estado, pasando por las Cooperativas hasta los medianos y pequeños propietarios de vehículos de Transportes de pasajeros. En la Locomoción Colectiva Privada predominan las Empresas atomizadas con un nivel artesanal de eficiencia que funciona como monopolio mediante los Sindicatos de Dueños de Vehículos de Transporte de Pasajeros.

Más de un 70 % de los propietarios de Autobuses poseen sólo un vehículo. Es frecuente el caso de máquinas cuyo propietario es una sociedad de dos o más personas.

El panorama en el resto del Transporte privado de este tipo, es similar (taxibuses y taxis) al de los Autobuses. Además puede afirmarse que no se dan grandes empresas privadas en este sector.

RACIONALIZACION DE LOS SERVICIOS.

Se encuentra en estudio la racionalización de los servicios urbanos de la Locomoción Colectiva de pasajeros del Gran Santiago y de Provincias, con el objeto de conseguir una mejor atención a los usuarios y una mayor eficacia y eficiencia con un menor costo material.

En lo que respecta al Gran Santiago las 31 líneas de autobuses existentes se refundirán sólo en algunas que atenderán grandes áreas evitando la competencia entre los conductores de vehículos lo que derivará en una mejor atención a las poblaciones populares.

De esta forma se tenderá a la formación de grandes organizaciones que administren, operen, mantengan y reparen sus propios vehículos.

FINANCIAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE LA LOCOMOCION COLECTIVA

La acción del Gobierno se dirige a poner término a las actividades de intermediarios innecesarios y a bajar los precios de los insumos más importantes.

En tal sentido, la Subsecretaría de Transporte y el Ministerio de Economía han tomado contacto con los productores de neumáticos para que distribuyan directamente a los empresarios todas las unidades que requiera la Locomoción Colectiva. Uno de los puntos esenciales de esta política se basa en el ordenamiento del proceso de comercialización de los repuestos que termine con la especulación de estos elementos. Además, cabe destacar que la mantención del precio del Dólar evitará el permanente aumento de los costos de toda el área de insumos que dependen del comercio exterior. Igual política se está aplicando con los precios de los combustibles y lubricantes que estaban prácticamente en constante aumento en la administración anterior.

Finalmente, en este orden de materias se asignará a la industria automotriz un nivel razonable de utilidades, eliminando las de carácter especulativo, permitiendo así el normal desarrollo de la Locomoción Colectiva.

SITUACION LABORAL.

La Ley de Reajustes de 1971 estableció en el Art. N° 31 que el Presidente de la República podía determinar las formas y sistemas de pagos y la impondibilidad del personal de la Locomoción Colectiva Particular. Previo a ello debía formarse la Comisión de remuneraciones, integrada por dos representantes de los choferes de la Locomoción Colectiva Particular, 2 (dos) representantes de los empresarios de este sector y 1 (un) representante de la Subsecretaría de Transportes. A través de los estudios de esta Comisión se ha concluido en un aumento de las remuneraciones de la parte laboral de la Locomoción Colectiva Particular, se ha aclarado la situación de los contratos de trabajo de estos personales y se ha resuelto el problema que significaba para ellos la falta o insuficiencia de previsión social, como se expuso anteriormente. Además se ha normalizado la jornada de trabajo terminándose con aquellos casos de choferes que trabajaban hasta 100 horas semanales, con éstas y otras medidas complementarias puede estimarse que, en conjunto la Locomoción Colectiva absorberá a 5.000 personas, aproximadamente, en labores de choferes, administrativas o de inspección.

En este momento, cada chofer de Valparaíso recibe un sueldo vital y medio como venta fija más un incentivo por turno trabajado. Con ello se pone fin al sistema intolerable, en uso hasta el año 1970, en el cual el chofer veía en el estudiante que paga una tarifa menor a un enemigo de sus intereses. Con ello, el mal trato a los estudiantes, que les ocasionaba una lesión psicológica a futuro irreparable, desaparece allí definitivamente, solucionándose un serio problema social.

Por otra parte, hoy se ha asegurado el pago oportuno, con cargo fiscal, de las imposiciones patronales y la gratificación legal anual para estos personales, a las que no se daba cumplimiento salvo en contadas excepciones.

También se ha asegurado la entrega del uniforme de trabajo, con cargo fiscal, a los choferes de la Locomoción Colectiva Particular.

Además, la jornada de trabajo de estos choferes, que era de 60 horas semanales en promedio, a todas luces excesiva, con lo que se originaba un desgaste físico y síquico entre los choferes y un permanente peligro para los usuarios, ha sido rebajada a 48 horas semanales. Esta medida ha originado, como un efecto complementario, la creación inmediata de más de 2.000 plazas de choferes para la Locomoción Colectiva Urbana del país.

Finalmente los inspectores y personal administrativo de las Asociaciones Urbanas y Suburbanas, de los empresarios de la Locomoción Colectiva Particular pasan, a partir del año 1972, a depender del Estado y durante el año 1971 los personales de autobuses están viendo canceladas sus remuneraciones e imposiciones patronales por el Estado.

SITUACION TARIFARIA.

Desde comienzo de Diciembre de 1971 la Subsecretaría de Transportes se abocó al estudio de los factores que inciden en las tarifas de la Locomoción Colectiva. Esta actividad había sufrido variadas distorsiones, por efectos de fijación anárquica de tarifas, a través de ampliaciones de variantes o creaciones de nuevos recorridos, que en el fondo constituían alzas que debían afrontar los usuarios con grave perjuicio para sus ingresos.

El caso tradicional era que se alzaban las tarifas en términos similares a los demás bienes de consumo, antes de empezar a aplicarse, en forma real, los reajustes anuales de sueldos y salarios de los sectores públicos y privado.

El Gobierno ha rectificado esta política perniciosa para las grandes mayorías populares, y es así como en 1971 los empleados y obreros del país recibieron sus reajustes de sueldos y salarios en el mes de Enero de 1971, y las tarifas urbanas y suburbanas de la Locomoción Colectiva no fueron reajustadas procediéndose en Febrero a racionalizar el sistema tarifario vigente con la tarifa única de E° 0,50, rebajando las superiores a ese nivel.

En relación a este reajuste de tarifas, se pueden mencionar los siguientes elementos de juicio:

- La tarifa urbana de autobuses tiene carácter único, lo que implicó en muchos casos rebajar las tarifas en términos absolutos. El aumento de la tarifa diaria fue de E° 0,50 (\$ 50) , es decir, en un 11,1 %, pero el efecto conjunto de la racionalización tarifaria significó una disminución del 0,05% en el precio del servicio.
- La tarifa urbana de taxibuses también tiene un carácter único y también significó rebaja de las mismas en términos absolutos. El aumento de la tarifa diaria fue de E° 0,12 (\$ 120) , es decir, de un 20,7%.
- Las tarifas de los taxis ha aumentado sólo en el valor del primer kilómetro a bajada de bandera en E° 1,40, con lo que se beneficia a los usuarios de las llamadas "carreras largas". Por ejemplo: si una carrera costaba E° 10, hoy día cuesta E° 11,40, es decir, ha aumentado en un 11,4 % el valor.
- Las tarifas de buses interurbanos e interprovinciales no han aumentado y permanecerán así en su mayoría.
- Los servicios rurales y suburbanos verán reajustadas sus tarifas en la magnitud estrictamente indispensable que indicará el estudio específico que se haga de cada caso particular.

ORGANIZACION Y CONTROL.

Se estima conveniente crear un cuerpo de inspectores de la Locomoción Colectiva que deberán desempeñar sus funciones de contralores de esta actividad, como empleados del Estado. De esta forma tendrán independencia frente a las Empresas de Locomoción, requisito indispensable de dicha función contralora.

Estos Inspectores dependerán de los Consejos Metropolitanos de Administración de la Locomoción Colectiva, quienes serán los encargados de la operación administrativa de los diferentes servicios.

SEGURO DE PASAJEROS Y PEATONES.

Al respecto podemos afirmar que en relación al transporte urbano, en todo el país está funcionando el Seguro Estatal de la Locomoción Colectiva para pasajeros y peatones.

Sin embargo, sólo este año será posible iniciar seriamente la aplicación integral del boleto como especie valorada y por lo tanto del Seguro de Pasajeros y Peatones a los servicios rurales, interurbanos e interprovinciales.

SITUACION DE PROVINCIAS.

Los problemas de la Locomoción Colectiva del Gran Santiago son los mismos que afrontan los habitantes del resto del país, en la proporción de estos problemas y las soluciones para Santiago se harán extensivas a otros puntos del territorio nacional. Estos problemas serán tratados en forma integral, única manera de llegar a una solución plenamente satisfactoria.

IMPLEMENTACION

INCORPORACION DE VEHICULOS.

Desde el 4 de Noviembre a la fecha se han incorporado a los servicios del Gran Santiago 67 microbuses y 260 taxibuses y en provincias 42 microbuses, todos modelos 1970-1971; en reemplazo de vehículos, con lo que se ha logrado un mejoramiento en ellos y mejor comodidad para el público.

Desde la misma fecha han sido autorizadas 68 solicitudes de importación de automóviles de alquiler para todo el país. Con fecha 4 de Febrero del año en curso, se puso término a esta importación, debido a que ese día, caducaron las franquicias otorgadas por las Leyes N° 16.426 y 17.203.

Por otra parte la Comisión Automotriz tiene en estudio la licitación de las industrias productoras de vehículos para determinar tres de ellas que permanecerán en el país. Conjuntamente, y tomando en cuenta las necesidades internas del mercado chileno, la potencialidad productora de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y los grados de integración en la fabricación de vehículos a producir en el país, se está efectuando un estudio que determinará la política a seguir en este aspecto. Desde ya puede adelantarse que no se importarán carrocerías, única forma de dar impulso efectivo a la industria nacional en el ramo. Es decir, a partir del año 1972 no se importará ningún chasis carrozado para uso de la Locomoción Colectiva Urbana, suburbana, Rural, Interurbana o Interprovincial.

Además se tiene en estudio un proyecto de ley mediante el cual se reglamentará la renovación de los automóviles de alquiler con vehículos integrados o armados en el país.

Este programa de fabricación de taxis nacionales tiene como ventaja la disminución del costo social que representa importar un vehículo, en comparación de armarlo en Chile con un significativo porcentaje de partes nacionales, un aumento de la producción nacional, disminución en los plazos de entrega, disminución en los costos de traslado y transporte, la existencia de un parque de vehículos homogéneos con ventajas de costo y existencias en la obtención de repuestos y la no dependencia de factores externos a, la economía chilena en la implementación de estos vehículos.

Respecto a la renovación de autobuses y taxibuses, podemos afirmar que existirán algunos criterios básicos tales como:

I) Fortalecimiento del área del Estado en el Transporte.

II) Renovación total del parque de vehículos con 10 o más años de antigüedad.

Para el año 1971 se ha determinado la necesidad de importar 820 chasis de autobuses, 450 chasis de taxibuses y 100 buses pullman para todo el país. Este es el primer paso para un plan que tiene por objetivo fundamental el logro de una movilización colectiva urbana segura, cómoda y moderna.

Los 100 buses pullman serán carrozados en el extranjero en razón de que ya estaba comprometida su adquisición por la administración anterior. En el futuro, este tipo de vehículos será carrozado integralmente en el país.

SERVICIO DE AUTOMOVILES DE ALQUILER.

En relación al servicio de automóviles de alquiler, es necesario dejar establecida algunas premisas básicas que incidirán en este servicio.

En primer lugar, como ya se planteó, los futuros automóviles de alquiler o taxis serán autos armados en Chile. Para que esto sea factible, los derechos de internación de motores y demás piezas importadas serán bajados. Esta política tiene muchas y variadas ventajas para el país.

En seguida, es necesario plantear que es imprescindible, que este servicio disminuya sus costos de mantención y reparaciones a través de abaratar los insumos. Esta disminución de costos está dirigida no tan sólo a los taxistas, sino a los usuarios, a que así las tarifas no se incrementarán y el servicio de taxis estar al alcance de cualquier chileno. Estas rebajas en los costos se lograrán a través de Centrales de Compra reguladas por el Estado. Estas Centrales de Compra no tendrán fin de lucro y serán científicamente concebidas, de manera tal, que se mantengan las reservas adecuadas a las necesidades del país. De esta forma no habrá inversión improductiva o paralizadora de los taxis por falta de repuestos. La práctica nos indica que en estas materias tan delicadas no se puede improvisar ni dejar a la libre disposición de agentes, cuyo horizonte no es el servicio público, el abastecimiento de los repuestos necesarios para que los taxis puedan funcionar.

El Gobierno está completamente decidido a hacerse cargo del comercio exterior chileno. De esta manera bajaremos los insumos de estos, y de otros servicios.

En relación a los taxistas no propietarios, es decir, los choferes de taxis, se puede manifestar que no existirá el problema de cómo obtener su propia herramienta de trabajo. En el futuro será el Estado quien organice empresas estatales de automóviles de alquiler que serán administradas por ellos mismos.

Por último, es necesario destacar la labor que se desarrollará en relación al Registro Nacional de Taxistas. En él estarán contenidos los datos básicos de todos los taxistas y de sus vehículos. Una vez resumidos se podrá planificar, con bases reales, la mejor forma de desarrollo de este servicio. Además, es conveniente destacar la necesidad de crear una Escuela de Conductores Profesionales. El estudio y el perfeccionamiento de las personas, que como los taxistas tienen en sus manos las vidas de otros chilenos en razón de su trabajo, es fundamental. Esta responsabilidad debe tomarse con todos los conocimientos que sea necesario. Por eso la consecuencia de crear y auspiciar la creación de Escuelas Profesionales que cumplan con esta relevante función.

LOCOMOCION COLECTIVA INTERURBANA, INTERPROVINCIAL Y RURAL.

En este sector de la Locomoción Colectiva se pueden apreciar los mismos problemas que en la Locomoción Colectiva Urbana, aunque con menor intensidad.

Existen aquí empresas de gran tamaño, desde el punto de vista del sector global, o pequeñas y medianas desde el punto de vista de la economía. Por esto último se puede afirmar que es factible un traspaso de la propiedad de

estas empresas al Estado. Prueba de ello es la compra del 80 % de las acciones de la empresa de buses Andes Mar Bus, tuvo un costo de USA 450.000 pagándose el 50 % al contado (US\$ 225.000) y 5 cuotas anuales de US\$ 45.000 cada uno, con un 7 % de interés anual sobre los saldos insolutos.

Uno de los problemas más graves de este sector es el desorden de los diferentes servicios y recorridos que son atendidos por las diferentes empresas que en él trabajan. Por ello se hace necesaria una reorganización de estos servicios y recorridos para asignarlos en una forma racional.

TERMINALES Y ESTACIONES DE BUSES.

Continuando con algunas experiencias sobre la materia (caso de Vermontt en Llanquihue y Andes Mar Bus en Santiago), se seguirán haciendo, en forma más planificada, estos Terminales o Estaciones de Buses. Toda ciudad del país poseerá uno de estos terminales.

PROBLEMAS DEL PARQUE.

Se procederá a estandarizar el parque de vehículos en forma definitiva. De esta forma disminuirán los costos de reparaciones, de reposición y de mantención de los vehículos. En general, habrá una política permanente de renovación que permitirá, a su vez, a la industria carrocera, trabajar en forma continua. Se estima que el número de buses a reemplazar anualmente alcanza a 100 unidades.

EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO. METAS DE PRODUCCION Y VENTAS.

La ETC del Estado plantea metas para 1971 que significan 1,8 veces las del año anterior.

Total Empresa

	1970	1971
	Millones	Millones
Pasajeros	106,6	186,3
Kilómetros	33,7	53,5
Recaudación	51,8	96,8

DOTACION	1970	1971
- En Existencias	930	974
- En Servicio	427	811

SITUACION FINANCIERA

	1970	1971
	E°	E°
	Millones	Millones
Presupuesto Corriente	144,8	211,2
Aporte Fiscal	(84,2)	(105,3)
Porcentaje	51,8	49,8
	1970	1971
	Miles	Miles
Presupuesto de Capital	E° 1.900	E° 8.480
Presupuesto de Capital	US\$ 1.140	US\$ 1.910

RECURSOS HUMANOS.

Es necesario incrementar la educación de personal en 472 choferes, 50 mecánicos y 11 ingenieros. Con estas personas se tendrá: 1.940 choferes para 811 máquinas en servicio en 1971, lo que da un promedio de 2,3 choferes por máquina. En cambio, en 1970 había 1.679 choferes para 508 máquinas lo que da un promedio de 3,3 choferes por vehículo en servicio.

RECURSOS MATERIALES.

- Plan de Abastecimientos. Las existencias acumuladas alcanzan al 20 % del presupuesto de 1971 y las compras programadas alcanzan a un 12 % del presupuesto. Se estima que este último es un stock adecuado si se adoptan las medidas de control de existencias y una organización eficiente de la mantención por órdenes de trabajo que la Empresa se propone aplicar.

- Plan de Instalaciones. Comprende crear condiciones de trabajo y disposición de plantas en el depósito principal de la Empresa en Santiago: Lo Videla. Además se habilitarán otras instalaciones menores en las Zonales y se equiparan las maestranzas de Santiago y Zonales con máquinas, herramientas para la fabricación, rectificación y/o transformación de piezas.

- Plan de Recuperación de Máquinas. En Santiago está en funcionamiento un plan de recuperación de 150 máquinas Fuso y 130 troles. Estos últimos requieren insumos disponibles dentro de la empresa.

MEDIDAS DE POLITICA.

-- Política de Incentivos. Se consulta como implemento del plan de producción, incentivos monetarios según productividad.

Para cumplir con el programa de recuperación de bases que permite alcanzar las metas de producción y de ingresos, es necesario aumentar la productividad del personal. Por ello se plantea la necesidad del incentivo. Esto implica un compromiso a contraer con el personal, en el sentido que el incentivo no se hará efectivo si los resultados físicos que se obtengan están por debajo de un margen que se convenga como prudente.

Al aumentar la producción en un 80% en cantidad de pasajeros movilizados el gasto total de la Empresa aumenta sólo a un 55 % en términos nominales lo que demuestra su mayor productividad global y la conveniencia del plan de incentivos.

-- Política de Elevación de los Recursos Humanos. Se establecerán convenios masivos con INACAP para adiestrar personal e instructores y se aplicará una política de movilidad y promoción funcionaria del personal adiestrado.

-. Política de Operación de Transporte. La ETC del Estado solicitará a la Subsecretaría. de Transporte el trato preferencial en la otorgación y supresión de recorridos. Además, se concentrará en los recorridos más largos y de mejor rendimiento.

EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS DEL ESTADO

En el último quinquenio la situación financiera de esta empresa 'es la siguiente:

(Millones de E° de cada año)

	1967	1968	(1) 1969	1970	1971
Presupuesto Corriente	71,6	87,5	106,6	144,8	211,2
Aporte Fiscal	(28,8)	(34,1)	(37,6)	(84,2)	(105,3)
	40,2%	38,9%	35,3%	58,1%	49,8%

- La menor participación del aporte fiscal en el gasto corriente en el presente año, se deberá en gran parte a las metas operacionales propuestas por esta empresa, las que corresponden a un mayor transporte de pasajeros del orden del 75% respecto de años anteriores,, conjuntamente con aumentos del orden del 60 % en los vehículos en circulación.

- Debe notarse que la tarifa de locomoción colectiva urbana prácticamente es la misma en 1971 en promedio que la del año anterior.

- El déficit de esta empresa asciende a E° 33,1 millones, que corresponden a E° 18,0 millones para pago de bonificación al personal y E° 10,7 millones para el reajuste y el saldo a otros rubros.

La inversión en el último quinquenio ha sido la siguiente:

(E° y US\$ en miles de cada año)

	1967	1968	1969	(1) 1970	1971
Presupuesto de Capital					
E°	12.568	1.707	2.643	1.900	8.480
US\$	482	215	903	1.140	1.910

para 1971 en aporte de E° 5.630 miles y US\$ 1.830 miles.

(1) Cifras provisorias.

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

POLITICAS Y REALIZACIONES

(4 Noviembre 1970 - 4 Marzo 1971)

1.- POLITICA DE TRANSPORTE

La política general que orientará la actividad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el área de Transporte, será la de conseguir a través de medidas internas y externas a ella, una repartición de los flujos de carga y pasajeros en forma tal que el costo total en que se incurra sea el mínimo desde el punto de vista de la colectividad.

Este planteamiento a nivel de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado no es independiente, sin embargo, de una orientación global del resto del sector Transporte. Sólo una coordinación efectiva, que requiere ser especialmente dinámica, puede alcanzar una aproximación cercana al objetivo señalado.

En efecto, en la etapa de transición hacia una sociedad socialista, en la que subsisten formas operacionales de libre competencia y en la que simultáneamente emergen los mecanismos para una planificación centralizada, es de imperiosa necesidad adecuar el aparato coordinador en forma ágil al proceso de profundo cambio a que la economía del país se somete.

Respecto del nivel sectorial se plantea, como primera etapa, que los organismos de Gobierno tomen conciencia que parte de los déficit presupuestario son producto de las distorsiones de los costos privados de los diferentes medios de transporte. Por ello se propone el establecimiento de un sistema de contabilidad social que indique las subvenciones efectivas a cada unidad transportada por cada medio.

Como segundo aspecto, se establece la necesidad que los organismos de Gobierno tomen una decisión utilizando las actuales herramientas presupuestarias y tributarias para gravar los costos privados de los medios subvencionados, de forma tal que el Fisco recupere los aportes indirectos a cada medio.

Paralelamente, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, debe establecer los métodos necesarios para incentivar y captar aquellos transportes, que por sus características de distancia, volumen y tipo de producto, son típicamente ferroviarios, es decir donde por este medio el costo social alternativo es el menor.

Junto a esto se deberá disponer de una programación adecuada para los transportes regulares, hacia los cuales tenderá en el largo plazo la actividad de la Empresa. Sin embargo, para la operación de corto plazo se hará necesario un mecanismo de coordinación interna que regule la actividad de oferta y demanda de servicios.

1. 1. Transporte de carga

1. 1. 1. Realizaciones

En este período se ha otorgado una rebaja fiscal de 25% para los fletes ferroviarios de Trigo y Harina de Trigo que habían sido excluidos del alza general del 33 % de estos transportes.

A partir del 19 de Enero de 1971 se prorrogaron diversas rebajas de cargo fiscal para productos relacionados con la Minería y Agricultura, para no provocar trastornos en su comercialización.

También se otorgó una rebaja del 15% en los fletes para fomentar el despacho de animales desde el sector Temuco-Puerto Montt hasta el sector Talca-Norte de Talca.

Se está realizando una encuesta en las principales plazas de peajes para detectar el volumen de transporte caminero entrante a Santiago. Esto tiene como objetivo determinar no sólo el monto dicha carga sino la posible captación de ella por parte de Ferrocarriles.

Se realizó una encuesta de las Empresas Fiscales de mayor importancia como generadoras de carga ya que de acuerdo a la Ley N° 14.999 están obligadas a transportar por trenes. Actualmente se ha entrado en conversaciones con CAP y ENAMI.

Durante 2% meses del presente año se ha movilizado 41.340 toneladas más que en el mismo período de 1970. Es de hacer notar que hasta el 9 de Febrero de 1970 circulaba mayor cantidad de trenes que en el mismo período de 1971.

1. 1. 2. Proyectos

Se proyecta controlar los itinerarios y el aprovechamiento de los trenes de carga a través de información que arroje el computador utilizando la información del boleto de carga.

De acuerdo con la política de la Dirección se continuará eliminando el Servicio de Sobornales en las Estaciones de escaso movimiento de la IV Zona, con el fin de dar mayor rapidez a los trenes y bajar los costos de operación. Considerando, como hasta ahora, la función social de alguna de estas Estaciones que solamente se abastecen por intermedio de los trenes. Las bodegas que quedan disponibles son arrendadas al Banco del Estado, ECA, SOQUIMICHI o a particulares.

1. 2. Transporte de pasajeros

1.2. 1. Realizaciones

Se rebajaron los pasajes entre Santiago y Valparaíso y en el sector Ingeniero Santa María-La Serena.

Se les concedió una rebaja de 50% a los grupos movilizados a través de la Consejería Nacional de Desarrollo Social.

Se cooperó en los trenes que atendieron las movilizaciones originadas por los Trabajos Voluntarios de Verano y los trenes especiales de la Cultura y de la Salud.

Se hicieron modificaciones en los Itinerarios para dar mejor servicio y facilidades a los veraneantes de modestos recursos.

1.2. 2. Proyectos

Se continuará en los esfuerzos para otorgar un mejor servicio al público tanto en comodidad como en rapidez y con itinerarios que sean los más convenientes para los usuarios.

Se estudiará las rebajas de pasajes para la próxima temporada de Invierno considerando no sólo el aspecto competitivo sino que también la integración de los sectores más postergados.

2.- POLITICA DE ADMINISTRACION

Las nuevas condiciones políticas que vive el país obligan a plantear un análisis profundo de la actual estructura administrativa de la Empresa. Uno de los objetivos del actual Gobierno es lograr la participación efectiva de los trabajadores en las decisiones que corresponde a la Dirección de la misma.

A través de esta incorporación del trabajador a los cuerpos directivos se persigue destruir en alguna medida el irracional enfrentamiento de los gremios con la Dirección de la Empresa, principalmente en razón a que esta última ha sido generada por el Gobierno Popular. Al mismo tiempo, no sólo se eliminan estos factores que entorpecen el buen funcionamiento de cada uno de los Servicios del ferrocarril, sino que además se obtiene el valioso aporte del sector trabajador a fin de asegurar una eficiencia y productividad máximas en el desempeño de todas y cada una de las funciones de la Empresa.

Las autoridades de la Empresa analizan una integral reorganización administrativa con estos fines, que se traducirá en la creación de un Consejo de Administración o Comité de Empresa, presidido por el Director General y con la participación activa de representantes de los trabajadores. Para este fin se propondrán al Gobierno las modificaciones necesarias al DFL 94, Ley de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Finalmente se procederá a estudiar la reorganización técnica de las diferentes áreas de Servicios de la Empresa, a fin de permitir una adecuada coordinación y eficiencia en el desempeño de sus respectivas funciones. A este

efecto se estudiará la centralización de las funciones de control de recursos y planificación por una parte; las de producción y comercio entre sí; las funciones normativas por otra parte y finalmente las correspondientes a ejecución.

3.- POLITICA DE PERSONAL

Consecuente con el planteamiento fundado en el punto 2 se establece una política de personal tendiente a poner al trabajador en el nivel de un justo reconocimiento a su labor como elemento básico de desarrollo de la Empresa.

Esto deberá traducirse en las siguientes políticas específicas:

-Políticas de contratación, carrera funcionaria, remuneraciones e incentivos; basados en una implantación gradual de salarios que refleja los valores relativos del trabajo, normas de ascenso fundadas en la preparación acreditada en exámenes de conocimiento.

-Implantación del adiestramiento del personal ferroviario a todos los niveles como modo de mejorar la productividad y contribuir al desarrollo del trabajador.

El Servicio Relaciones Industriales elaborará un programa de adiestramiento a este respecto.

-Establecimiento de canales permanentes de información al personal para asegurar que la participación del mismo en la gestión de la Empresa sea lo más eficiente posible.

-Racionalización de los sistemas de Previsión Social y del funcionamiento de los programas respectivos, reorganizando la función actualmente dividida entre la Caja de Retiros y la Empresa.

-En cuanto a Protección Social se incluirá el perfeccionamiento o establecimiento de las siguientes funciones:

- a) Salud y atención médica integral para funcionarios y familiares con financiamiento mixto.
- b) Programas de desarrollo habitacional para los funcionarios y de cooperativas de consumo.
- c) Programas de Bienestar: vacaciones, colonias escolares, fomento de las actividades deportivas.

Finalmente la política de personal está fundada en los siguientes principios:

1°) Reconocer la dignidad del trabajador, respetar sus libertades y derechos naturales. Valorizar su trabajo como una noble actividad que le permita su bienestar y progreso personal al mismo tiempo que el de la comunidad.

2°) El ingreso y contratación de personal se realizará entre los elementos más idóneos para desempeñar cada puesto:

3°) Se implantará gradualmente una política de salarios equitativos que reflejen los valores relativos del trabajo. Dentro del marco del esfuerzo y eficiencia se establecerán incentivos de producción y de calidad basado en normas adecuadas.

4°) Para mantener vivo el espíritu de superación, los ascensos del personal no estarán ligados a la antigüedad, sino que a la preparación debidamente acreditada en exámenes de conocimientos.

5°) Todo el personal tendrá derecho a participar en programas de adiestramiento que lo capaciten para el mejor desempeño de sus labores y para, optar a cargos superiores.

6°) Se propenderá a mantener a todo el personal informado sobre la marcha de la Empresa, sobre su situación actual, sus problemas y las medidas que deberán ponerse en práctica como consecuencia de la co-gestión. Se facilitará al personal la expresión de sus ideas y opiniones.

7°) Se propiciará por medio de la acción directa de los trabajadores, una política de economía y colaboración en tareas comunes con trabajos voluntarios.

8°) Se establecerá un servicio de bienestar compatible con las posibilidades económicas de la Empresa, contando con la participación activa del personal en su implantación a través del desarrollo de Cooperativas de Consumo, Viviendas, autoconstrucción, turismo, etc.

9°) La acción general se orientará a crear condiciones seguras y saludables de trabajo.

10°) En materia de Previsión Social, se reorganizará la función actualmente dividida entre la Caja de Retiros y la Empresa y se organizará con un criterio de rentabilidad del sistema.

11°) La atención médica deberá ofrecerse a todos los ferroviarios y sus familiares, en forma integral, tanto en el aspecto curativo como preventivo, sobre la base de un financiamiento mixto.

12°) La actividad deportiva se desarrollará a través de un Consejo de Deportes de carácter nacional y locales, con aportes mixtos del personal y la Empresa.

13°) En materia de acción social se propenderá al mejoramiento de las relaciones familiares especialmente a través del trabajo de grupo.

14°) La aplicación de los principios y objetivos enunciados anteriormente, se aplicarán fundamentalmente a través de los Comités nacionales y locales de la Empresa y su éxito dependerá de la cooperación individual y colectiva del personal y sus organizaciones naturales y gremiales.

3. 1. Realizaciones

Se ha designado la Comisión de Desarrollo Social encargada de organizar a los sin casa y agruparlos en Cooperativas de Viviendas, que conjuntamente con un amplio programa de vacaciones sociales que se está aplicando en los refugios de Río Blanco, Pucón, etc.

Programa de Reparto de Leche entregado con el plan general del Supremo Gobierno.

Se ha organizado las colonias escolares con un mayor aporte económico de la Empresa.

Se realiza un amplio plan de mejoramiento de las construcciones deportivas y habilitación de los hogares donde pernoctan los ferroviarios en comisión de servicio fuera de su residencia.

De acuerdo con la nueva política establecida por el Gobierno, destinada a incorporar al trabajador a las distintas actividades nacionales, el trabajo efectuado en el Area de Adiestramiento ha estado encaminado básicamente a la formación de comités peritarios en los distintos Departamentos y Servicios de la Empresa. Lográndose así no sólo su participación activa, sino que la integración de los ferroviarios en la fijación de políticas y programas de adiestramiento que sirvan realmente a sus necesidades y requerimientos, a través de la incorporación de éstos.

Durante este período se ha adiestrado a 166 funcionarios con un total de 14.140 horas hombre en estas actividades. Además se emplearon las vacantes de 30 plazas, que representan un aumento del 30%, en el Instituto Técnico Ferroviario.

3. 2. Proyectos

Orientación de trabajos voluntarios.

Codificación de todas las normas voluntarias y legales en vigencia y estudio de un estatuto administrativo del personal ferroviario.

Nueva política de remuneraciones e incentivos acordes con los planes generales que el Gobierno tenga sobre la materia.

Plan de vacaciones sociales con autofinanciamiento.

Plan de organización de cooperativas de viviendas para personal sin casa, coordinado con CORHABIT.

Creación de un Consejo de Deportes Nacional y Consejos y Comités de carácter regional para orientar las actividades deportivas sobre la base de un financiamiento mixto personal-empresa.

Igualmente se estudiará un convenio con la Dirección de Deportes del Estado y la Empresa para realizar un amplio plan de canchas populares y otras actividades deportivas.

En materia de previsión se considera derecho a la continuidad de la previsión por el tiempo servido a la Empresa a los funcionarios separados de ella que se encuentran afiliados a otros Institutos de Previsión.

En el cuadro siguiente se indican las metas de adiestramiento de personal

Año	% Personal en Adiestramiento	Personal en Adiestramiento
-----	------------------------------	----------------------------

1971	12 %	2.800
1972	15 %	3.600
1973	20%	4.800
1974	20 %	4.800
1975	20 Jo	4.800
1976	20 17,	4.800
		25.600

Lo que significa que en los próximos 6 años recibirían adiestramiento la totalidad del personal ferroviario.

4.- SITUACION FINANCIERA

La nueva Administración recibió a Ferrocarriles con un desfinanciamiento del orden de los 300 millones de escudos, de los cuales, alrededor de 250 corresponden al déficit de Caja que, en esa fecha, afectaba la gestión de la Empresa.

Tal situación representó un retardo en el cumplimiento de las obligaciones más apremiantes, entre las que se destacan:

- a) Beneficios previsionales impagos.
- b) Retención indebida de recursos pertenecientes al personal, tales como descuentos a favor de Cooperativas, Organizaciones Gremiales, Caja de Retiros, etc.
- c) Incumplimiento de los beneficios previsionales del personal (Desahucios, Jubilaciones iniciales y otros).
- d) Frecuentes devoluciones de cheques por falta de fondos.
- e) Letras protestadas por E° 13.537.696,76.
- f) Incumplimiento de obligaciones con proveedores y contratistas.

Como primera medida fue necesario aplicar una política de ordenamiento financiero que permitió a la Empresa atender estas obligaciones.

Medidas de orden interno y la colaboración del Ministerio de Hacienda y el Banco del Estado, permitieron normalizar la situación de Caja, con lo cual se restituyó el prestigio de la Empresa ante nuestros proveedores y el sistema bancario.

Tradicionalmente se ha entregado a la Caja de Retiros y Previsión Social de los FF. CC. los recursos estrictamente necesarios para atender sus necesidades mínimas, impidiendo de este modo, su acción en favor de los imponentes y acumulando una cuantiosa deuda de arrastre.

A partir del mes de Diciembre se ha llegado a un convenio que nos obliga a entregar íntegros los valores que, por concepto de descuentos al personal y aportes patronales, le corresponde a la Caja.

Por el total de la deuda atrasada se han emitido pagarés semestrales que, en total suman 62 millones de escudos. Con esta operación queda totalmente saldada la deuda y se espera que esta Institución cumpla sus finalidades en beneficio del personal ferroviario.

Simultáneamente se ha convenido con esta Institución el pago oportuno y en fechas fijas de los Montepíos; beneficios que se estaban cancelando en forma irregular con la consiguiente protesta permanente de las afectadas.

Con el fin de liberar recursos inmovilizados, se ha comenzado a dar un fuerte impulso a la identificación de existencias excesivas y su aplicación en los Almacenes, a objeto de venderlas o transformarlas en materias primas de utilidad para Ferrocarriles.

5.- POLITICA DE INVERSIONES

5. 1. Electrificación

Se ha continuado los trabajos de electrificación de la Red Sur, iniciados en 1960. A fines de 1970 se terminó el tramo Alameda-Laja, y se inició la electrificación entre San Rosendo y Concepción, la cual se espera terminar en el curso del presente año.

La electrificación de Laja a Concepción permitirá la utilización plena del nuevo equipo de tracción (24 locomotoras).

El programa de electrificación representa una inversión aproximada de E° 19.908.019 y US\$ 1.756.499, para el año 1971.

5. 2. Renovación de vía con riel soldado

El programa de colocación de riel soldado consulta durante 1971 la terminación de la estación Pelequén, las plenas vías entre Rengo y Graneros y las estaciones de San Fernando, Rengo, Rosario, Requínoa y Los Lirios con un total de 71 kms. de plena vía y 12 kms. de estaciones. Resta para completar el Plan Alameda - Chillán, los sectores entre Paine y Graneros (57 kms.) y Talca a Maule (10 kms.).

Estos 83 kms. en el año constituyen un máximo frente a los recursos financieros disponibles y por otra parte un mínimo para evitar la cesantía. Por otra parte, este programa tiene una alta prioridad ya que está relacionado con la disminución del costo de mantención tanto de la vía como del equipo y en particular en lo referente al programa de carros y de mantención preventiva.

Además, en la Red Norte, en el Ramal Huasco se han soldado en el sitio de montaje de la vía 730 kms. de vía y formado 15 kms. de vía continua.

El programa de renovación de vía, alcanza un monto aproximado para 1971 de E° 55.940.143 y US\$ 3.132.524.

5. 3. Mejoramiento de la vía

Se ha dado prioridad a la materialización del Proyecto Minera Andina (constitución de 15 kms. de vía), lo que permitirá transportar directamente el concentrado de cobre desde la planta de filtros de Saladillo hasta el puerto de Ventanas. Este proyecto consulta además la ampliación de estaciones necesarias para la operación y ciertas rectificaciones de trazados previos a la electrificación.

Se espera que se encuentre terminado en el primer semestre del presente año.

Se inició la construcción del desvío a Angelmó, de acuerdo con las últimas disposiciones municipales y con el avance de las obras del puerto.

Se ha continuado con la construcción y montaje de los tramos metálicos para la variante Mapocho - Yungay, que eliminará 1 os pasos a nivel de dicho sector.

Entre los proyectos se pueden mencionar el desvío "Celco" para la Celulosa Constitución, el desvío troncal para el Barrio Industrial vecino a Estación El Arenal, la coordinación entre el Paso Inferior Sepultura y la futura Autopista Santiago - San Antonio y la solución de la, Carretera elevada entre Valparaíso y Viña del Mar en su paso por Estación Barón.

El programa de Mejoramiento de la Vía significa un monto aproximado de E° 17.330.856 y US\$ 2.841.262 en el transcurso del presente año.

5. 4. Equipo Rodante

A principios del presente año se firmó un convenio que contempla la construcción de 3.600 carros al cabo de un plazo de 6 años.

Durante este año, se dará cumplimiento a la entrega de un saldo del convenio 1970 de carros (250), más la primera partida de 430 carros y 20 coches del plan sexenal mencionado anteriormente. Esta primera concretización del plan significa un monto aproximado de E° 194.846.358 y US\$ 1.630.476.

5. 5. Maestranzas, Talleres y Casas de Máquinas

Incluye diversos trabajos de modernización y ampliación en las maestranzas de Coquimbo, Ovalle, San Eugenio, San Bernardo, Concepción, además de obras en diversos talleres, Calera, Talca, Chillán, Temuco, Valdivia y Osorno.

Estos trabajos significarán un gasto de aproximadamente E° 15.953.936 y US\$ 1.155.222.

5. 6. Poder de Tracción

El programa de Poder de Tracción consulta:

- La adquisición de 6 locomotoras diesel entre 1.000 y 1.300 HP. para las redes Norte y Sur.
- La recepción de las primeras locomotoras de patio y línea de las 24 adquiridas en 1969.
- Inspección técnica de la construcción de los automotores adquiridos en 1970.
- Otras adquisiciones de equipos menores.

La realización de este programa significará aproximadamente un valor de E° 519.333 y de US\$ 2.465.147.

5. 7. Señalización y Comunicaciones

Actualmente se continúa con la señalización de las estaciones por sistema CTC en la Red Sur. Se entregaron al servicio, las estaciones de Nebuco y Santa Clara y se conectó al CTC la Estación Longaví, y los desvíos Cantera - Maule y Troncal - Cerrillos.

Se entregó al servicio la nueva postación de selectores entre San Rosendo y Talcamávida, Talcamávida-Chiguayante. Se continúa el trabajo de montaje de la Central telefónica Borja.

En este lapso se han continuado las pruebas e inspecciones periódicas de conservación preventiva y se han iniciado los trabajos de renovación de las instalaciones de señalización en el Patio Alameda entre Cabina Andenes y Entrada Sur de Empalme.

Se proyecta proseguir con las obras de instalación de CTC y CRC en los sectores entre Cabrero - Uñihue y Talca - Concepción respectivamente. Además, se incluye la prosecución del plan de telecomunicaciones, la instalación de banderistas automáticos, instalación de bastón en ramales, etc. Se estima que todos estos proyectos significarán dentro del presente año un monto de E° 26.675.257 y US\$ 400.117.

5. 8. Inversiones Generales

En el presente año, se consulta una serie de inversiones menores en equipos mecanizados y para operaciones terminales, así como obras relacionadas con la administración.

El programa de inversiones tendría un valor aproximado de E° 6.270.856 y de US\$ 333.400.

5. 9. Edificios

Realizaciones

Se continúan las obras de construcción de edificios de las estaciones de Puerto Montt y Valdivia ya iniciadas y el edificio Borja en la Estación Alameda, así como otros edificios tales como hogares, casas del personal, etc.

Proyectos

En la Red Sur se contemplan ampliaciones, terminaciones y comodidades anexas en las estaciones de Puerto Montt, Valdivia, Temuco, Laja, Coelemu, Dichato, Curicó y Río Blanco.

En la Red Norte, se proyecta construir la Sala de Transmisión en Coquimbo, la plazoleta Estación de Guayacán y el edificio recepción de radio en La Serena.

Además, se pueden mencionar algunos proyectos varios como ser la ampliación del Instituto Técnico Ferroviario, del Politécnico, etc.

La realización de estas obras de arquitectura significarán una suma aproximada de E° 8.078.517.

La política del Servicio de Arquitectura deberá estar orientada a la conservación de edificios para el no deterioro de los capitales invertidos.

Las obras nuevas con relación a la Empresa se podría dividir en cuatro grupos:

a)	Explotación Edificio de Estaciones Bodegas Concesiones	c)	Industrial Talleres Casas de Máquinas Laboratorios
b)	Viviendas Casas de personal Refugios Instalaciones	d)	Social Campos deportivos Casa de reposo Clínica Sala-cuna Hogares

En los edificios explotación se aplicaron las nuevas técnicas modernas de la construcción, urbanización, circulación, etc., de acuerdo al plan de Turismo y al movimiento de pasajeros.

En cuanto al plan habitacional será preferencia) para los trabajadores de acuerdo a las necesidades de la Empresa.

En lo Industrial se llegará a la standarización de los diferentes elementos de la construcción para el abaratamiento de la mano de obra y la agilización de la obra. Ya sea en Talleres o Bodegas, debiendo estas últimas cumplir arquitectónicamente con los nuevos conceptos de transporte y almacenamiento de los diferentes productos a través de la red.

La parte social está representada con las necesidades del personal ferroviario para alternar las fatigas del trabajo con la salud física, consiguiendo con ello la fortaleza humana para el engrandecimiento de la Empresa y con ello nuestra Patria.

5. 10. Ferrocarriles Anexados

Respecto al Ferrocarril Arica - La Paz se incluye para 1971 los siguientes programas:

- Renovación de la enrielladura que data desde la construcción del Ferrocarril, por rieles de 40 kg/metro.
- Construcción de edificios en Arica, como ser el Servicio Médico y otros con motivo de la remodelación del puerto.
- Instalación del sistema de frenos ABDEL en 190 carros.

En el Ferrocarril Iquique - Pueblo Hundida se renovarán sectores de vía en el tramo Augusta Victoria - Socompa.

En el Ferrocarril Transandino se dará término al desvío Minera Andina en Río Blanco y Planta Bitrocha de Los Andes.

En total las inversiones de los 3 Ferrocarriles Anexados es del orden de E° 30.000.000.

Situación del último quinquenio y proyección para 1971 de los gastos corrientes:

(Millones de E° de cada año) (Millones de US\$)

	1966	1967	1968	1969	1970	1 1971
Presupuesto Corrientes:						
E°	305.2	393.1	477.0	606.3	1.238.2	1.888
US\$	7.0	4.1	4.6	3.5	4.3	7.3
Aporte Fiscal:						
E°	(155.4)	(147.3)	(195.9)	(231.5)	(582,8)	(790,2)
% del aporte	50,9	37,5	41,1	38,2	47,1	41,8

(1) Cifras provisorias

-La meApr participación del aporte fiscal en el gasto corriente que

se presupuesta para 1971 se debe a un aumento en el transporte de carga estimado en 6,1% mayor a 1970 y a un aumento en el transporte de pasajeros de 5,8%, conjuntamente con un aumento de ingresos por venta de servicios de dh 38 % respecto del año anterior, esta meta de ingresos es compatible con el alza de tarifas del 33 % autorizada en Octubre de 1970.

-El déficit estimado para el presente año es de E° 110.0 millones y se debe en un 72 % a menores ingresos y mayores gastos que no son de responsabilidad directa de la empresa, como son:

E° 12.0 millones por menos aporte del reajuste de remuneraciones

E° 24.9 millones por mayor costo de durmientes debido al alza de 90 % autorizada por ECA

E° 13.8 millones por concepto de rebajas de tarifas de cargo fiscal en minería, no presupuestado.

E° 11.0 millones para contrataciones para aminorar la cesantía.

E° 17.2 millones por otros conceptos como ser fijación del dólar e impuestos o importaciones de repuestos

E° 78.9 millones.

INVERSION EN CAPITAL

(Miles de EO y US\$ de cada año)

Inversión:	1966	1967	1968	1969	1970	(1) 1971
E°	74.664	77.036	102.736	160.183	182.564	307.667
US\$	12.438	10.264	12.676	10.176	9.960	12.344

(1) Cifras provisorias.

En inversiones invariablemente el Fisco aporta entre el 80 % y 90% del gasto efectuado.

I-Política sobre Transporte Aéreo.

Aún cuando al asumir el actual Gobierno las condiciones existentes del transporte aéreo no permitían fijar una política para éste, la autoridad aeronáutica, desde Noviembre de 1970 a la fecha, ha debido adoptar algunas posiciones que servirán más adelante para formular efectivamente una política para el transporte aéreo. Con este fin, la Junta de Aeronáutica Civil encomendó a una Comisión especialmente creada al efecto, formada por representantes de la Junta, de ODEPLAN y de "LAN-Chile", un estudio que servirá de base para la formulación de tal política.

Desde Noviembre de 1970, la Junta de Aeronáutica Civil ha adoptado las líneas que se señalan a continuación, sin que se pueda hablar aún de una política definitiva:

En lo nacional.

- 1) Promover las comunicaciones aéreas a aquellos puntos del territorio nacional donde son indispensables;
- 2) Fortalecer los servicios de "LAN-Chile" en la red troncal;
- 3) Estimular a los transportadores privados que operan servicios de taxi aéreo (Se trata generalmente de pequeñas empresas unipersonales que trabajan con un avión de capacidad máxima de 6 pasajeros o de 800 kilos, operados por los mismos empresarios) .

En lo internacional.

Respaldo a los servicios de "LAN-Chile" y protección de sus tráficos regionales, tanto en las concesiones de permisos como en la concertación de acuerdos bilaterales.

II. Autorizaciones concedidas por la Junta de Aeronáutica Civil desde el mes de Noviembre de 1970 a Marzo de 1971.

1) Renovación del permiso, por un plazo de diez años, a la Empresa "Scandinavian Airlines System" - SAS - de su servicio aéreo regular de transporte público de pasajeros, carga y correspondencia entre los Países Escandinavos y Chile, vía Atlántico Sur, que operaba con una frecuencia de un vuelo semanal en ambos sentidos;

2) Renovación de los permisos de "LAN-Chile" que tiene autorizados hacia los siguientes puntos de la República Argentina: entre Santiago y Buenos Aires, con prolongación a Montevideo, entre Santiago y Mendoza, entre Puerto Montt y Bariloche y entre Punta Arenas y Río Gallegos;

3) Permiso de la línea belga "SABENA" para establecer un servicio aéreo regular de transporte público de pasajeros, carga y correspondencia entre Bruselas y Santiago, vía Atlántico Sur, con una frecuencia de dos vuelos semanales en cada sentido;

4) Autorización a LAN-CHILE para establecer servicio aéreo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre Santiago, Lima, La Habana, Madrid, París y Frankfurt, con una frecuencia de dos vuelos semanales en cada sentido;

5) Aumento de uno a dos vuelos semanales en cada sentido autorizado a "K.L.M. Compañía Real Holandesa de Aviación", en su servicio entre Amsterdam y Santiago, vía Atlántico Sur;

6) Aumento de uno a dos vuelos semanales en cada sentido a "Scandinavian Airlines System" - SAS - en su servicio entre los Países Escandinavos y Chile a que se refiere el punto 1) de esta sección;

7) Aumento de tres a cinco vuelos semanales en cada sentido a "AVIANCA" en su servicio autorizado entre Bogotá y Santiago, vía puntos intermedios; y

8) Aumento de uno a dos vuelos semanales en cada sentido de la frecuencia del servicio que "LAN-Chile" opera entre Santiago, Isla de Pascua y Tahiti.

III- Servicios aéreos actualmente autorizados.

A.- Entre Chile y Europa.

A la fecha, en conformidad a las autorizaciones concedidas por la Junta de Aeronáutica Civil, Chile está unido al Continente Europeo por los siguientes servicios:

1) Vía Atlántico Sur: 10 servicios con un total de 20 vuelos semanales en cada sentido;

2) Vía Costa del Pacífico y Atlántico Media: 4 servicios con 7 frecuencias semanales en cada sentido;

3) Vía Costa del Pacífico y Atlántico Norte: 1 servicio con 3 vuelos semanales en cada sentido.

Total de servicios a Europa: 15 servicios con un total de 30 vuelos semanales en cada sentido.

B.- Entre Chile y los demás Países Americanos.

Cuentan con autorización 6 empresas americanas que unen Santiago con puntos en América vía Costa del Pacífico y vía Atlántico Sur y 6 empresas americanas que operan servicios regionales.

C.- Servicios regulares de carga autorizados.

1 servicio entre Santiago y Europa.

5 entre Chile y puntos en América.

D.- Servicios irregulares de carga autorizados.

5 empresas chilenas cuentan con autorización para operar servicios irregulares de carga con carácter permanente, entre Chile y puntos en Norte, Centro y Sud América.

D.- Dentro del territorio nacional.

1. Servicios regulares de pasajeros y carga: (LAN y LADECO)

Puntos servidos: Arica, Iquique, Calama, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, El Salvador, Chañaral, Copiapó, Isla de Pascua, Vallenar, La Serena, Santiago, Los Angeles, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Balmaceda, Ancud, Castro, Chaitén, Futalefú, Alto Palena, Chile Chico, Puerto Aysén, Porvenir, Cerro Sombrero, Punta Arenas.

2. Servicios regulares de carga:

3 servicios entre Santiago y Punta Arenas.

2 servicios entre Santiago y Arica, vía puntos intermedios.

3.- Servicios de taxi aéreo.

22 empresas autorizadas para operar servicios de taxi aéreo para el transporte de pasajeros y carga en aviones cuya capacidad no exceda de 6 pasajeros o de 800 kilos.

Dentro de este grupo hay tres empresas autorizadas para operar servicios de taxi hacia países limítrofes.

4.- Otras actividades comerciales.

Hay 7 empresas autorizadas para operar servicios de fumigación aérea y otras labores anexas y 4 que realizan trabajos aéreos de prevención y extinción de incendios. Además existen otras empresas que realizan otras actividades aerocomerciales como prospección pesquera, exploraciones geológicas, etc.

IV.-Reuniones Internacionales en las cuales ha participado Chile.

El Gobierno de Chile ha participado en las siguientes Reuniones de carácter internacional relacionadas con la aviación civil:

1) Conferencia Diplomática celebrada en La Haya en Diciembre de 1970, para la firma del Convenio sobre Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, redactado el 16 del mismo mes, Chile se hizo representar por el Embajador de nuestro país en La Haya.

2) Conferencia Internacional sobre Seguridad en el Transporte Aéreo, que se celebró en Washington D.C. los días 11 al 13 de Enero de 1971, por invitación del Secretario de Transportes y la Agencia Federal de Aviación de Estados Unidos. Chile estuvo representado por el Agregado Aeronáutico del país en Washington. Además, asistió un delegado enviado por "LAN-Chile".

3) En el mes de Febrero de 1971, las autoridades aeronáuticas de Chile y Cuba celebraron reuniones para negociar un Convenio de Transporte Aéreo entre ambos países, cuyo texto fue suscrito por representantes de ambos Gobiernos el 25 de Febrero de 1971.

4) Seminario sobre prevención de Accidentes de Aviación, que se efectuará en Estocolmo del 19 al 30 de Abril de 1971, en el cual nuestro país estará representado por el Adicto Aeronáutico de la Embajada de Estocolmo.

5) La Organización de Aviación Civil Internacional - OACI designó a Chile para que integrara el Subcomité Jurídico que estudiará en Montreal entre el 14 y el 27 de Abril de 1971, medidas especiales para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de los Estados en casos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional. Chile se hará representar a través de un delegado designado por la autoridad aeronáutica (Junta de Aeronáutica Civil).

6) Asamblea Extraordinaria de Sesiones convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I. que se realizó en Nueva York entre el 11 y el 13 de Marzo de 1971. Chile envió como representante al Director de Aeronáutica y Consejero de la Junta de Aeronáutica Civil.

V.-Plan de Pequeños Aeródromos para las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aysén.

La Comisión del Plan de Pequeños Aeródromos creada por la Junta de Aeronáutica Civil y que funciona en este organismo, ha podido dar un nuevo impulso a este Plan, lo que ha sido posible al ponerse a disposición de la Dirección de Aeropuertos los fondos necesarios (En 1970 se invirtió la suma de E° 1.193.048,37/00. En 1971, la Dirección de Aeropuertos (Ministerio de Obras Públicas) dispone de E° 2.628.170.) . De esta manera, en 1971 se

consolida el Plan de Pequeño Aeródromos para dicha zona, con un total de 54 canchas que quedarán a disposición de los usuarios en el presente año.

LINEA AEREA NACIONAL - CHILE

Desde que se hizo cargo la actual administración de LINEA AEREA NACIONAL - CHILE demostró un claro propósito: atender preferentemente el territorio chileno bajo el concepto de servicio público.

Así, las rutas internacionales tienen un carácter competitivo comercial para producir los ingresos que hagan accesible el transporte nacional a todos los ciudadanos.

Con la misma flota y el mismo personal, LAN transportó dentro de Chile 17.000 pasajeros más que el año anterior, durante los meses de Diciembre, Enero y Febrero. Y este enorme esfuerzo se realizó, por primera vez, sin aumentar las tarifas. Todos los años, en Noviembre o Diciembre, éstas eran reajustadas; sin embargo no lo fueron en 1970, durante este Gobierno, y hoy rigen las mismas que fueron fijadas en 1969.

Siendo dichas tarifas muy inferiores al costo, se han mantenido aún porque LAN aumentó su producción internacional en Pasajero Kilómetro transportando en un 43,3 % sobre el año anterior en los mismos meses y en un 32 % en relación a la producción de Noviembre de 1970. Este mejoramiento se logró sin aumentar la oferta, lo que significa que se mejoró apreciablemente la utilización de Asientos Kilómetros ofrecidos.

En cuanto al aspecto internacional aéreo, Chile suscribió un Convenio Bilateral con Cuba, y LAN-Chile firmó diversos convenios de asistencia recíproca con la Compañía Cubana de Aviación para que se pongan en práctica cuando sean iniciados los futuros servicios entre Chile y La Habana.

Varias compañías extranjeras han aumentado o solicitado aumentar sus vuelos a Chile, y Sabena, de Bélgica, comenzó recientemente sus operaciones a nuestro país.

Respecto a lo interno, LAN está funcionando con directa participación de los trabajadores, quienes tienen dos representantes en el Directorio aparte del propio Presidente de la Empresa, que al igual que los citados Directores fue designado a proposición de los trabajadores.

Ellos han nivelado la asignación familiar de los operarios a la de los empleados, eliminando los privilegios en comedores y locomoción terrestre, y han firmado un Acta de Avenimiento que contiene efectivos mejoramientos en las remuneraciones, especialmente en los niveles más bajos.

Siempre con la finalidad de encontrar buenos mercados internacionales para mantener un buen y barato servicio nacional, se han terminado los estudios técnicos para establecer las rutas a La Habana, y a Nueva Zelandia y Australia, vía el Polo Sur, cuyos vuelos experimentales se efectuarán en breve.

Adjunto: Plan Operacional 1971.

Plan Operacional 1971 (Anexos)

Acta de Avenimiento

Ruta Polar Antártica.

SITUACION FINANCIERA.

Los balances presupuestarios corrientes del último quinquenio y el presupuesto para 1971 presentan la siguiente situación:

(Millones de E° de cada año)
(US dólares millones)

	1966	1967	1968	1969	1970	(1) 1971
Presupuesto Corriente:						
E°	60,6	79,2	95,2	143,1	232,4	303,4
US\$	6,9	9,5	12,0	17,8	20,2	30,4
Aporte Fiscal:						
E° .	(5,0)	(4,7)	(17,2)	(16,9)	(22,7)	(59,0)
US\$	(1,2)	(1,6)	(1,9)	(2,5)	(5,5)	(7,1)

% Aporte en E°	11,4	5,9	18,1	15,8	9,8	19,4
% Aporte en US\$	17,3	16,9	15,8	14,0	27,2	23,4

(1) Cifras provisorias

- El crecimiento del presupuesto de gastos en US\$ se debe principalmente a la expansión de rutas internacionales de la Empresa, y la mayor proporción (63,2 %) se efectúa en el rubro de servicios no personales, lo cual se debe a los gastos de las oficinas en el extranjero.

- La participación del aporte fiscal tiende a disminuir en el presente año debido a una mayor productividad del orden del 15 % en rutas nacionales.

INVERSION EN CAPITAL

(Millones de E° y US\$ de cada año)

	1966	1967	1968	1969	1970	(1) 1971
E°	0,2	0,2	1,2	9,5	4,2	7,2
US\$	6,2	7,4	6,3	19,6	8,5	10,8

(1) Cifra provisoria

La inversión en 1971 se desglosa en la siguiente forma:

INVERSION	E° (miles)	US\$ (miles)
Adquisición Maquinarias y Equipos	292,3	1.903,0
Depreciaciones	14,0	
Construcciones	6.493,0	
Instalaciones	302,7	
Amortizaciones		8.865,0
T O T A L	7.102,0	10.768,0
Aporte Fiscal	6.925	10.765,0

TRANSPORTE MARITIMO.

a) Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre.

El control, orientación y regulación del transporte por agua está a cargo de este Departamento, ya sea de servicio exterior o cabotaje.

En este medio de transporte es preciso implantar con rapidez una política que permita recuperarlo del atraso existente, como consecuencia de la falta de acción coordinada y permanente que por muchos años afectó a este importante sector de la Economía Nacional.

Por lo que se hace necesario crear una institución que tenga las funciones de organismo contralor, planificador y fiscalizador.

Esta labor es imprescindible debido a que el abastecimiento del país se efectúa, en más del 90 % , por este medio de transporte y, a que la política de integración latinoamericana y la necesidad de que Chile esté presente en las rutas que se esperan abrir próximamente, como ser Cuba, China Popular y otros países socialistas agregan un elemento más de urgencia que pondrán a prueba a toda la Marina Mercante Nacional.

Otra razón al respecto es que hasta ahora, las decisiones sobre inversiones en el sector se han hecho con excesiva autonomía, de tal manera que el Ejecutivo ha tomado el firme propósito de fortalecer el proceso de planificación creando organismos técnicos adecuados, dándole a la vez a este proceso el carácter integral por la participación de los trabajadores en la toma de decisiones. Este organismo técnico de planificación estará en el más alto nivel administrativo.

La situación de los trabajadores es en general buena, tanto en el sector público como el privado. Desde el punto de vista de sus remuneraciones y de sus derechos previsionales y legales.

Durante un período bastante largo subsistirán en el sector las áreas públicas y mixtas. En esta etapa de transición, la actividad del área privada deberá someterse a un estrecho control, vinculándola en forma planificada al sector público. Los trabajadores de esta área deberán participar organizadamente en el cumplimiento de las metas propuestas para incorporarse a los mecanismos nacionales, sectoriales y regionales en estrecha colaboración con el Gobierno.

SERVICIO EXTERIOR.

Como ya se mencionó, Chile depende en más de un 90 % de este medio de transporte para su comercio internacional.

A pesar de tener una Ley de Fomento de Marina Mercante, como se le llamó a la Ley N° 12.041, ésta no ha cumplido con los propósitos para los que fue creada, aún cuando fueron los armadores quienes la propusieron. En efecto, las compañías armadoras se limitan a celebrar convenios internacionales y a arrendar naves extranjeras para repartirse los fletes, que el artículo N° 22 de la citada Ley, reserva en un 50 % a las naves nacionales. Se da como argumento de esto que las exportaciones nacionales son la FOB y las importaciones se realizan CIF, con lo que el flete y los seguros pasan a manos extranjeras.

Por otra parte, las Conferencias Navieras, fijan los fletes cautelando sólo los intereses de los armadores, a pesar de que con los recargos de estos servicios se afecta gravemente las conveniencias chilenas, todo esto sin que los gobiernos anteriores tomaran medidas que resolvieran esta situación.

Es por ello que el Gobierno está impulsando una política de inversiones en naves, tanto en lo que se refiere a los servicios de tráfico regular como en los servicios irregulares. Debe señalarse como primer paso la compra por el Estado de una parte considerable de la Compañía Sudamericana de Vapores. No ha sido la tendencia del Gobierno establecer un monopolio del transporte marítimo, sino que, como se dijo anteriormente, controlar efectivamente aquellos aspectos más vitales y estratégicos del comercio exterior y del cabotaje. Además de prever las consecuencias que pudieran afectar a Chile, debido al monopolio que significa la existencia de las conferencias de fletes, que afectan los tráficos internacionales, ya que estas son organismos supranacionales que dictan decisiones, a las que los gobiernos sólo les cabe acusar recibo, aunque sus consecuencias pudieran afectar gravemente sus respectivas políticas económicas. Se coordinarán los sectores navieros que tienen participación mayoritaria del Estado, de tal forma de que ellos cubran las exportaciones básicas del país y absorban los retornos de cargas asignadas a empresas estatales o entidades del sector público.

El desarrollo del transporte marítimo se hará teniendo en cuenta que éste tendrá que cubrir en un plazo mínimo la reserva de la carga del 50 % , tal como lo estipula la Ley NQ 12.041, y la reserva del 100 % de la carga de los organismos fiscales. Puesto que todo flete realizado por un barco nacional contribuye a reforzar la economía de la nación, no sólo mediante la obtención de divisas, sino que también evitando que se produzca un drenaje constante de dinero nacional hacia el exterior, lo que ocurre cuando deben pagarse fletes a naves extranjeras. En otras palabras, el transporte marítimo deberá satisfacer las necesidades de este servicio, con costos mínimos para la colectividad y con una actitud de dignidad nacional.

CABOTAJE.

En lo que a carga general se refiere, el cabotaje ha venido experimentando una baja sostenida, debido a la competencia de los otros medios de transporte, camiones principalmente, facilitada por los altos costos e ineficiencia de éste y a la poca flexibilidad en relación a los otros transportes (extensa documentación y lenta tramitación que entorpece y retarda innecesariamente el traslado de la carga). Esto ha producido un bajo nivel de actividad en las empresas privadas que evitan la subutilización de sus naves, efectuando servicios exteriores.

La Empresa Marítima del Estado ha ido captando paulatinamente el cabotaje de carga general, de tal manera que actualmente absorbe más del 70% del total. Este porcentaje no incluye el movimiento registrado en la línea regional, el que posee características especiales dadas las Condiciones geográficas, económicas y sociales de la zona que cubre.

En efecto, debido a la grave situación de aislamiento de la vasta zona comprendida por las provincias de Chiloé, Aysén y Magallanes, el Gobierno está seriamente preocupado de dotar a esta región de transportes con adecuados equipos de navegación para sus difíciles condiciones de operabilidad.

EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

Se ha iniciado el estudio de la reestructuración integral de la Empresa Marítima del Estado, de acuerdo a las actuales necesidades. Tratando de que las diversas unidades de ellas trabajen en forma coordinada planificando su acción y dando mayor expedición, con el objeto de elevar el nivel de eficiencia y de la explotación de sus servicios, ya sean estos de cabotaje o de servicio exterior, que deben cubrir el transporte de los productos provenientes y con destino al área social. En la parte organizativa se espera realizar importantes cambios. En efecto, se constituirá un Consejo Directivo con participación de los trabajadores de todos los niveles de la Empresa, vale decir: de la Dirección, Empleados Administrativos, Obreros, Oficiales y Tripulantes. Este Consejo deberá actuar permanentemente como Asesor de la Dirección, teniendo como objetivo inmediato, como ya se mencionó, la reestructuración de la Empresa, esto es, contratación de personal técnico de alta capacidad, a fin de elevar su productividad y poner fin a la descoordinación existente, entre sus numerosas funciones. Una de las causas de no contar con personal técnico apropiado, son las bajas remuneraciones que actualmente se ofrecen. Por lo tanto es imprescindible realizar a la brevedad una evaluación de cargos, que permita retribuir en forma apropiada el trabajo del personal de la Empresa.

Es importante señalar que al asumir el Gobierno se encontró con el hecho consumado de la compra de barcos cuyas condiciones técnicas y requisitos de operación están siendo revisados minuciosamente en los astilleros en que fueron construidos por técnicos de la Empresa. A la vez que se suspendieron las negociaciones, para la compra de un barco metalero-petrolero, en astilleros europeos.

EMPRESMAR atiende los servicios de:

- a) Comercio exterior
- b) Cabotaje
- c) Cabotaje regional
- d) Transporte del carbón

Para el servicio exterior cuenta con seis barcos graneleros de 15.500 toneladas D.W. cada uno, de reciente construcción, los que fueron incorporados a la flota durante el año recién pasado. Este servicio ha estado operando en base a pequeños contratos, siendo el principal el suscrito para transportar minerales de hierro a Estados Unidos.

El Gobierno está empeñado en ampliar este servicio de tal manera que él cubra todas las necesidades básicas del país, de tal manera que absorban todas las exportaciones como importaciones, de tal manera de asegurar el 50 % de reserva.

El cabotaje es atendido por nueve naves, que totalizan una capacidad de 23.000 T.D.W. y que sirven las rutas de todo el litoral, además de un barco frigorífico recientemente construido y que atiende principalmente el transporte de carne frigorizada, entre los mataderos y centros de consumo.

El Ejecutivo, consciente de la importancia del cabotaje, está dispuesto a sacarlo de la postración en que se encuentra debido a, como ya se mencionó, a la poca flexibilidad y eficiencia que tiene respecto a los otros medios competitivos de transportes.

CABOTAJE REGIONAL

Este servicio es atendido por 4 naves de 350 TDW cada una, en la ruta Aysén - Puerto Montt, la motonave Navarino entre Puerto Montt Punta Arenas de 1.815 T.D.W. y el Ferri-Boat "Alonso de Ercilla", que hace el trasbordo entre Parga y Chacao. Estas embarcaciones son inadecuadas para servir eficientemente las necesidades de la región. Por lo que se está impulsando un programa de otorgar un servicio de acuerdo con las necesidades de la zona, en estrecha coordinación con el desarrollo de los demás medios de transporte. Es así como se han acelerado los estudios tendientes a solucionar definitivamente el problema del transbordador del Canal de Chacao y la renovación de la flota regional, naves que serán adquiridas en el exterior con las licitaciones que correspondan.

TRANSPORTE DE CARBON

Este transporte es atendido por dos naves con un total de 10.280 T.D.W. Debido a la antigüedad de éstas y a la necesidad de transportar cerca de 650.000 toneladas al año, se está estudiando la renovación de estas naves, por otras que permitan absorber la totalidad de la demanda EMPRESA PORTUARIA DE CHILE

Esta Empresa está encargada de la operación de los muelles y equipos en los principales puertos de uso público del país. A través de estos puertos se realiza principalmente carga general y graneles de importación.

Los problemas que afectan a la Empresa Portuaria de Chile son de tipo administrativo y se refieren a: atraso en la facturación, cobranzas, contabilidad, estadística, etc.; complicado sistema de remuneraciones, basado en un complejo sistema de primas, incentivos, etc., sistemas ineficientes de manipuleo de la carga; falta de una política

portuaria que permita una mayor eficiencia en la operación de los puertos; falta de política coordinada de inversiones, gran congestión en los principales puertos, etc., etc.

Toda esta larga enumeración de defectos administrativos, ha determinado la firme intención del Ejecutivo, de reestructurar la Empresa, con el objeto de hacerla más eficiente, a fin de que ella sirva como una de las tantas herramientas destinadas a desarrollar la economía del país. En este proceso resulta indispensable la participación y comprensión de los trabajadores portuarios, los que deberán integrarse a la labor administrativa de la Empresa.

La participación de los trabajadores deberá ser conjunta y por lo tanto comprender a todos los gremios que laboran en los puertos, y permiten tanto el embarque como el desembarque de la carga.

En materia de puertos, se está estudiando la ampliación de los servicios de la Empresa Portuaria de Chile, de tal manera que llegue a cumplir en un plazo prudente, la totalidad de los puertos más importantes de Chile.

Esta política de ampliación lleva implícita también, abarcar la totalidad del servicio, consistente en el traslado de la mercadería desde el medio de transporte en que llegó al puerto, hasta su depósito en la bodega del barco y viceversa.

Es necesario además, que esta política integre a todos los puertos en particular y a estos con el transporte marítimo en general, a fin de evitar demoras en la atención de las naves, que hace que éstas permanezcan excesivamente detenidas en los puertos.

Se terminará además, con el mal uso de las inversiones públicas que han permitido la construcción de puertos competitivos ubicados incluso en las mismas bahías o muy cercanos.

REPARACION Y CONSTRUCCION DE NAVES

El Gobierno está planificando la intensificación del desarrollo de la industria de astilleros chilenos, de tal modo que se puedan construir y reparar integralmente las naves, e incluso incorporar equipos y tecnologías nacionales al área latinoamericana. En esta materia se hará especial énfasis en el desarrollo de ASMAR, organismo que es de gran capacidad técnica y administrativa y que sin duda alguna podrá enfrentar con gran eficiencia, el auge que se le dará a esta industria.

EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

La situación financiera del último sexenio de esta empresa es la siguiente:

(En millones de E° de cada año)

					(1)	(1)
	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Presup. Corriente	30,9	35,9	48,4	64,1	103,8	144,4
Aporte Fiscal	(7,0)	(7,0)	(18,9)	(23,8)	(29,8)	(59,5)
	22,6 %	19,5 %	39,0 %	37,1 %	28,7 %	41,2 %

(1) Cifras provisorias

En los últimos cuatro años la participación del aporte fiscal ha sido notoriamente mayor que en los años anteriores, esto debido a los desplazamientos presupuestarios y también al aumento de gastos por arriendos de naves.

El déficit para el presente año alcanza a E° 38,0 millones, sin incluir los desplazamientos del año 1970, que de considerarse duplicarían el déficit expuesto.

PRESUPUESTO DE CAPITAL 1971

Inversión	(E° miles)	(US\$ miles)
Carboneros	2.500	

Edificio Valparaiso	200	
Bienes Durables	300	
Cuotas Graneleros		1.740
Amortizaciones		46

El aporte fiscal en estas inversiones sólo cubre las inversiones en moneda extranjera y asciende a US\$ 800 (miles) que corresponden al pago de la última cuota contado de los graneleros.

Cabe hacer notar que no se han considerado las adquisiciones comprometidas por el "Plan Austral" y que son de carácter urgente por las implicancias socio-económicas de éste. Esto incluye la adquisición de 4 embarcaciones rápidas de pasajeros y un ferry-boat para reemplazar al "Alonso de Ercilla", lo que alcanzaría a un total de US\$ 2,6 millones.

EMPRESA PORTUARIA DE CHILE

La situación financiera de esta empresa se refleja en los balances presupuestarios que se presentan desde 1966, y son las siguientes:

(En millones de E° de cada año)

	1966	1967	1968	1969	1970	(1) 1971
Presup. Corriente	95,1	124,7	177,3	261,3	347,0	579
Aporte Fiscal	(12,2)	(12,3)	(29,2)	(53,1)	(73,2)	(144,1)
	12,6 %	10,0 %	16,4 %	20,3 %	21,1 %	22,9 %

(1)..__Cifras provisorias.

- Se puede notar que los aportes fiscales han ido aumentando en el último quinquenio sin la posibilidad de disminuir por cuanto las toneladas movilizadas por la Empresa en los últimos 10 años varían entre 3,8 y 4,2 millones de toneladas y es imposible incrementar esta producción por cuanto ésta depende exclusivamente de factores ajenos a la empresa.

- Las tarifas fueron reajustadas en el mes de Febrero del presente año, siendo la tarifa de movilización reajustada en un 7% y las correspondientes a otros servicios en un 15 % , salvo el servicio a las naves que aumentó en un 34,9 % .

- El déficit del presupuesto 1971 alcanza a E° 47,0 millones.

Presupuesto de Capital.

Este asciende a E° 133,9 millones e involucra un aporte fiscal de E° 92,3 millones para 1971.

Las principales inversiones presupuestadas son las siguientes:

- Puerto de San Vicente	E° 93,6 millones
- Remodelación espigón Valparaíso	12,0 "
- Grúas de Malecón	11,1



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”, CEME:

<http://www.archivo-chile.com>

Si tienes documentación relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, tesis, testimonios, discursos, fotos, prensa, etc.) Envía a: archivochileceme@yahoo.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores.