

SECRETARIA

ACTA Nº 92. - a -

En Santiago a catorce días del mes de Febrero de 1974 siendo las 11.00 horas, se reunió la Junta en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias :

1. Se recibió en Audiencia al Sr. General (R) Enrique Garín C. y la Comisión encargada de la redacción del Proyecto de la creación del Ministerio de Transporte.

El Sr. General (R) Garín hizo la siguiente Exposición :

Por D/L.Nº 313 de 24.X.973, la H. Junta de Gobierno dispuso el funcionamiento de esta Comisión destinada a presentar un Proyecto de D/L. estructurando el Ministerio de Transporte.

Esta Comisión, estuvo compuesta por el suscrito que la presidió, por el General Agustín Rodríguez Pulgar, Director General de Aeronáutica Civil; Capitán de Navío Dn. Carlos Acosta Ramirez, Director del Litoral y Marina Mercante; el Sr. Coronel Dn. Rosalino Fuentes, Prefecto del Tránsito de Santiago; Sr. Comandante de Grupo Dn. Benjamín Opazo Brull, Subsecretario de Transporte hasta el 3.I.1974, además por los Señores Dn. Raúl Salvestrini Ricci y Dn. Sergio Saldivia Grove, ambos Ingenieros civiles en su calidad de ex-Subsecretarios de Transporte, Dn. Eduardo Charme, como Asesor de Transporte Marítimo y Dn. René Silva Muñoz, como Jefe de Planificación de Transporte del Ministerio de Obras Públicas. Además, tuvieron una participación destacada en la redacción de este proyecto el Sr. Coronel (R) Dn. José Luis Peréz Luco, Coronel (R) en Comisión de Servicio

por la Dirección del Personal del Ejército en materias de planificación, de coordinación y administración de personal y representantes en materias muy especializadas del Colegio de Ingenieros de Chile; entre ellos Dn. Hans Weber en planificación; Dn. Juan E. Coimas N., Director de la Escuela de Ingenieros de la Universidad Católica de Chile; en Transporte Urbano; Dn. Egos Paz en Transporte Terrestre; Dn. Fernando Vidal, en Transporte Urbano; Dn. Jaime Lea Plaza, en Transporte Marítimo, Dn. Carlos Ugalde, actual Vice-Presidente Administrativo de LAN, en Transporte Aéreo y además, Dn. Ignacio González en representación del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La Comisión trabajó durante los meses de Noviembre, Diciembre y Enero, con un total de 28 sesiones; la última de esta sesiones se llevó a efecto el día 25.I.974, para ultimar los detalles del Proyecto, con el objeto de cumplir con el plazo previsto y propuesto a la Junta, que era el día 31.I.974.

Se ha pedido esta reunión con todos los Miembros de la Junta, en primer lugar, para entregar en la forma más escueta y concisa posible los fundamentos que nos han permitido elaborar el documento que ahora se entrega y, al mismo tiempo, con el propósito de que los Miembros de la Junta hagan las preguntas que estimen convenientes a cada uno de los representantes de cada una de las áreas del transporte; Transporte Terrestre, Urbano, Tránsito, Marítimo, y Aéreo.

Para hacer más concisa esta explicación, se va a exponer en líneas generales los fundamentos que dieron origen a este documento y las ideas orientadoras en base a las

SECRET

cuales paulatinamente se trabajó, hasta llegar a la redacción que hoy día se entrega.

En primer lugar, se tuvo en vista el D/L. Nº 313 que definió y dio la tarea que debía cumplir la Comisión, con sus considerandos y la tarea misma.

La tarea concreta de la Comisión fue estudiar y proponer un Proyecto D/L. destinado a crear un Ministerio de Transporte.

El estudio de este documento, permitió ya tener algunas ideas orientadoras sobre el trabajo de la Comisión. En primer lugar y sin duda la más importante de todas, fue el objetivo fundamental que nosotros nos creamos de este documento; el objetivo fundamental que debía cumplir el futuro Ministerio de Transporte; este objetivo fundamental, era servir al desarrollo social y económico de Chile y este fue el punto de vista, el factor que nunca se olvidó durante todo el desarrollo del asignado que hoy día presentamos. Inmediatamente sacamos algunas conclusiones y era que este Ministerio de Transporte, de acuerdo con este objetivo fundamental que debía cumplir, debía relacionarse con todo otro organismo, que en alguna forma condicionara su labor. A continuación de este mismo documento, nosotros llegamos a establecer que en el Ministerio de Transporte deben reunirse todas las materias que digan relación con el movimiento de personas y cargas, con los medios que se emplean en este movimiento y con la regulación que deben dictarse para obtener el rendimiento más remunerativo y eficiente en los transportes públicos; lógicamente que en el estudio de esto, ya íbamos sacando algunas conclusiones y apareció la siguiente conclusión, y es de que todos los

transportes y tránsito público, deben descansar en Chile, en una sólo Alta Autoridad constituida por el organismo que se crearía, es decir, por el Ministerio de Transporte.

Posteriormente, se va a insistir sobre esta materia.

Hay una diversidad enorme de Autoridades, que intervienen en las actividades y materias del Transporte que no permiten realizar una política racional del Transporte, ni ejecutar el transporte en las diferentes áreas.

De este mismo documento y de estas mismas ideas fueron apareciendo otras, y entre ellas la complejidad de las materias propias del transporte, entonces, se pensó inmediatamente en las responsabilidades consiguientes, que acarraban a la Autoridad máxima del Ministerio que la dirige e inmediatamente la necesidad de colocarle al lado del Ministro o incluso, de las otras autoridades del Ministerio, organismos de Asesoría, que le permitieran en primer lugar, reunir los antecedentes de juicio para poder trabajar, reunir, evaluar, estudiar y difundir los elementos de juicio; hoy día no existe esto, salvo en forma muy particular, en determinadas áreas del transporte.

Se siguió con el mismo sistema de trabajo que se impuso en la Comisión y después de algunas discusiones, se planeó la situación del Transporte en Chile. En este cuadro, voy a presentar a la H. Junta, en líneas muy generales, la situación del Transporte en Chile, el esfuerzo que significa, los medios que emplea el Transporte en Chile, porque de este cuadro, posteriormente, nosotros derivamos las funciones y atribuciones y creamos organismos para cumplir todo este esfuerzo que significa, trabajo en las diferentes áreas del Transporte. Así tenemos por ejemplo área del Transporte Terrestre, Transporte Caminero, Equipo de Operación de Transporte Caminero, Camiones sobre 2,5

SECRETARÍA

toneladas que mueven en Chile, más o menos, este dato aproximado 35 mil Unidades. Aquí tenemos la infraestructura de los caminos en Chile: caminos pavimentados, ripiados en tierra; no voy a leer las cifras, en beneficio para acortar el desarrollo de esta presentación.

Operación : Carga 5.300.000 millones de Toneladas/Km. anuales por Transportescamineros en camiones que mueven 5.300.000 millones de Ton/Km. anuales. La deficiente organización del transporte caminero de estas empresas, de este grupo, 70% y personal que emplea este tipo de trabajo, casi todos particulares, son 85.000 personas, considerando un término medio de 10.000 personas por unidad.

En seguida tenemos buses y microbuses, que se mueven a lo largo de todo Chile : 2.000 Unidades; estos antecedentes han sido sacados de diferentes documentos oficiales, proporcionados también por el organismo de Institución de Transporte del Ministerio de Obras Públicas.

Pasajeros que mueven los buses y microbuses en el año : 4.000 millones de pasajeros de Km/ anuales con 90% de rendimiento; personal empleado en estos 2.000 buses y microbuses, alrededor de 6.000. Esto proporcionaba un panorama, una visión, para mejor resolver, en relación con la estructura que debería dársele al Ministerio de Transporte, que debería preocuparse de ésto.

En seguida desde el punto de vista del Transporte Terrestre, FF.CC., se considera fundamentalmente la Empresa de FF.CC. del Estado, porque las otras no tienen mayor incidencia en el movimiento de FF.CC.

Pasajeros : 820 coches con 77.940 asientos.

Carga : 2.666 carros con un total de 360.000.

Total de Capacidad de Transporte : 360.000 Toneladas.

SECRETO

Tracción : 364 con motor

Pasajeros que mueven los FF.CC. al año : 3.000 millones Km/ al año.

Carga : 2.034 millones Ton/Km. al año.

Rendimiento de FF.CC. en cuanto a pasajeros se refiere: 66 % porque aquí hay una especie de falta de política de empleo en FF.CC. del Estado, en el transporte de pasajeros, porque como apareció durante las discusiones en la revisión de diversos antecedentes, consignados con el movimiento de pasajeros por parte de FF.CC., que la red de Calera a Iquique es casi huérfana en cuanto a transporte de pasajeros; debería haberse suprimido el transporte de pasajeros, pero por no existir una política de transporte en Chile, una política nacional, se sigue moviendo trenes, se sigue construyendo, se sigue manteniendo este servicio que no presta casi utilidad.

Personal : La Empresa tiene actualmente 27.300 personas trabajando.

El Presupuesto de la Empresa para el presente año son 51.740 millones de \$, considerando tanto el presupuesto en moneda corriente, como en moneda dólar, hasta el cambio de \$ 335 por dólar.

Sobre Ductos me voy a referir muy someramente, porque de acuerdo con los principios de la orgánica, relacionada con el transporte Terrestre, deben ser incluidos en esta clase de transportes. La única Institución que administra ductos es SONACOL, que es una empresa con capitales de la ESSO, de COPEC y de ENAP; ENAP tiene un 26% de capital como participante en esta empresa, pero el ducto es tan importante como el agua potable, desde el punto de vista del gas y del petróleo. En consecuencia, esta Empresa

~~SECRET~~

que tiene todo lo que es relacionado con ducto, debe ser manejada por el Ministerio de Transporte.

Esta es una forma de trabajo, que todavía no se ha expropiado ni explotado en toda su intensidad.

En seguida, se encuentran los que se llaman desde el punto de vista técnico, Transporte Urbano y Sub-Urbano y en términos corrientes la Locomoción Colectiva.

La E.T.C.E. tiene entre buses y trolley-buses en operación 1.800 unidades.

Pasajeros en operación desde el punto de vista de la E.T.C.E. 211.000.000 de pasajeros anuales, con 75% de rendimiento y un personal de 1.900 personas trabajando en la Empresa. Esto se ha considerado muy importante en el aspecto previsión, por los problemas sociales que representa, con un gasto total para el año 1974 de 8.350 millones de \$.

Transportes privados, como microbuses, taxibuses, etc. : 9.000 Unidades.

Pasajeros : 1.100 millones de pasajeros anuales, se mueven en transporte privado. Desde el punto de vista de la política, si acaso se formulara una política general del transporte, en este caso habría que establecer concretamente cuál es el esfuerzo que debe desplegar uno y otro sector, porque éstos también influyen, en la formación de la explotación de vehículos y deben obedecer a un esfuerzo común y no a una función indiscriminada.

El transporte privado emplea en general 30.000 mil personas, en el transporte de buses y taxibuses. Sobre taxis, hay 35.000 unidades, pero no hay antecedentes, porque éstas son empresas privadas, que se manejan sin política y con una independencia, que les ha permitido crear mafias del transporte, que hacen lo/estiman conveniente,

SECRETO

que no tienen asesoría desde el punto de vista de los costos del esfuerzo que tienen que desplegar y, en consecuencia, lo único que se preocupan es de la fijación de tarifas.

En seguida, otro de los grandes problemas es el Transporte Marítimo, en que la Empresa Portuaria de Chile, opera en 14 Puertos, con una capacidad mensual de operaciones de 11,2 millones de Toneladas.

Personal que emplea EMPORCHI : 5.230 personas y la Cámara Marítima : 7.600 personas.

El Presupuesto de la Empresa Portuaria de Chile es de 9.760 millones de Eº.

Naves. De cabotaje : 32 con un peso muerto de 103.651 Toneladas.

Carga Movilizada : 7.930 millones de Toneladas/Km. anuales.

Rendimiento de estas 32 naves de cabotajes : 47,5 %.

En total en esta área se mueven 3.500 personas : Oficiales, tripulantes, personal y agencias.

En relación con el comercio exterior, 25 naves con una capacidad de : 456.564 Toneladas anuales.

La carga movilizada en el comercio exterior, 18 millones de Toneladas anuales, que mueve la EMPREMAR, incluye 14 naves que también realizan cabotaje, que tienen un tonelaje muerto de 120.800 Toneladas.

El Presupuesto de EMPREMAR, es de 20.391 millones de Eº.

- Transporte Aéreo :

LAN Chile : 24 Aeronaves en operaciones con aeropuertos.

Aeropuertos Internacionales : 6 y otros con operaciones comerciales : 26.

LAN Chile emplea 3.620 personas y el presupuesto

SECRET

son 38.060 millones de \$.

El resto de las Empresas privadas son 14 Aeronaves, que mueven 615,4 millones de pasajeros Km/ anuales.

En rutas Internacionales : 569.205 millones de pasajeros al año y en carga 34.000 millones de Toneladas Km/ anuales.

Esto da una idea general del esfuerzo que significa el sector transporte en cada una de las áreas, lo que permite ir fijando las funciones y atribuciones de acuerdo con un orden de prioridad nacidas en todos estos estudios hechos anteriormente.

Las funciones y atribuciones serían :

•--Supervigilar y coordinar. Es fundamental la coordinación que habría que obtener en las diferentes áreas del Transporte, y es por eso que en este documento se está insistiendo permanentemente en la necesidad de la coordinación de los medios de transporte de las empresas públicas y privadas (Asignar recursos, determinar prioridades y fiscalizar las inversiones, etc.).

Es la Economía nacional o el desarrollo social de Chile quien establece la necesidad. ¿ Dónde se recibe esta necesidad? En el organismo adecuado para ello que es el Ministerio de Transporte, y ¿Quién ejecuta la Obra? El Ministerio de Obras Públicas 'ejecuta la Obra', pero no establece las prioridades. Entonces, se terminaría con este sistema de que a veces se construyen caminos que no tienen ninguna justificación o líneas férreas que no tienen ninguna justificación, porque hay un organismo coordinador nacional, entre la economía y el organismo ejecutor, que sería el Ministerio de Obras Públicas.

•--Promover y orientar inversiones del sector privado.

•--Determinar dotaciones, características de los equipos de Transporte; importantísimo determinar las dotacio-

SECRETO

nes.

.--Determinar requerimientos de infraestructura.

.--Promover tipos de construcción.

.--Fiscalizar su mantenimiento.

.--Aprobar presupuestos corrientes de capital de las empresas de transporte, puertos y servicios portuarios, porque si no hay control de los presupuestos corrientes de capital, si no hay una aprobación, si no hay política que valga; la política estabiliza a través de los medios con que cuentan las diferentes empresas.

.--Aprobar o modificar tarifas y tasas.

.--Dirigir estudios técnicos, a escala nacional; la oficina sectorial de planificaciones y la jefatura zonal.

.--Dictar normas para racionalizar medios de transportes de la administración civil del Estado, centralizada o descentralizadamente. Esta es una norma que puede ser sumamente conflictiva, pero está establecida. Actualmente no hay ningún organismo del Estado que establezca normas, regulaciones del uso de vehículos, por parte de los organismos civiles del Estado, de la administración central o descentralizada, pero alguien lo tiene que hacer, no puede haber un uso indiscriminado de vehículos.

.--Participar en la determinación de impuestos y gravámenes, excepciones y beneficios con otros ministerios a los que les corresponda hacerlo; que sea tomada en cuenta la opinión de este organismo que se ha creado para manejar una actividad tan importante de la economía nacional.

.--Proponer delegados en eventos internacionales de transporte.

Esta nueva política relacionada con el transporte, tiene que tener en vista los antecedentes para re-

SECRETO

solver, estudiar, evaluar y proponer normas legales y reglamentarias, sobre el transporte y tránsito público. También tiene que haber un sólo organismo del Estado, que resuelva ésto. En estos momentos hay alrededor de 82 organismos diferentes, que tienen intervención en esta materia.

-- Sancionar a infractores de las normas legales y reglamentarias del transporte y tránsito público.

-- Promover y facilitar el cumplimiento de los planes y programas de turismo; parece ser que todas las materias relacionadas con el turismo, tienen relación muy directa con el Transporte.

-- Y por último, elaborar la memoria anual;

De todo este análisis, de todo este cotejo, se llegó a concretar una orgánica que fue y debería ser la columna vertebral del Ministerio de Transporte.

En una división superior, constituida por el Ministro y el Subsecretario y las 5 grandes Direcciones Nacionales Ejecutivas, que tienen como función principal realizar la política nacional del transporte, es decir, llevar a la práctica el Plan Nacional del Transporte, ^y deben estar directamente relacionadas con el Ministro para que puedan, por delegación de atribuciones, mover a cada uno de las diferentes áreas.

Esta Dirección Superior es la columna vertebral del Ministerio de Transporte :

= La Dirección Nacional de Transporte Terrestre.

= La Dirección Nacional de Transporte Urbano y Sub-Urbano.

= La Dirección Nacional del Tránsito Terrestre.

= La Dirección Nacional de Transporte Marítimo.

= La Dirección Nacional de Transporte Aéreo.

SECRETU

Siguiendo con este mismo orden de ideas, se presenta un diagrama de niveles:

Un nivel superior, constituido por el Ministro y por el Subsecretario.

En seguida, un nivel Directivo Ejecutivo, autoridades con plenos poderes, para realizar la política del transporte, para impulsarla, para coordinarla y para controlarla.

La Dirección Nacional de Transporte Terrestre (D.N.T.T.).

La Dirección Nacional de Transporte Urbano y Sub-Urbano (D.N.T.U.S.).

La Dirección Nacional de Tránsito Terrestre (D.N. Tráns.T.)

La Dirección Nacional de Transporte Marítimo (D.N.T.M.).

La Dirección Nacional de Transporte Aéreo. (D.N.T.A.).

A través de la D.N.T.T. depende del Ministerio la Empresa FF.CC. del Estado y otras empresas del sector en que el Estado tenga participación mayoritaria.

De la D.N.T.U.S. depende la E.T.C.E., el Ferrocarril metropolitano de Santiago y otras empresas.

De la D.N.T.M. depende EMPREMAR, la Empresa Portuaria de Chile y otras empresas.

De la D.N.T.A. depende LAN, y otras empresas particulares.

El mando del Ministerio de Transporte tiene organismos, medios de asesoría, o nivel de asesoría, nivel de asesoría que aparece, no solamente a nivel Ministro, sino que en cada una de las Direcciones Nacionales con el

SECRETO

carácter de Consejo a nivel Ministro: se llama Consejo Superior de Transporte.

El Consejo Superior de Transporte, está integrado por el Ministro del Interior, Ministro de Defensa Nacional, Ministro de Economía, de Obras Públicas y Ministro de Relaciones Exteriores, etc.

A nivel Ministerial aparece la Oficina de Planificación Sectorial, como organismo de estudio, planificación y de asesoría al Ministro, no de ejecución, y es prácticamente el organismo de trabajo del Ministro, que tiene su émullo tanto a nivel nacional con la oficina nacional, la oficina Odeplán y las oficinas Sectoriales de Agricultura, de Obras Públicas y de otros Ministerios.

Se orientó el pensamiento de la Comisión para establecer una organización similar a un Estado Mayor, en relación con el Comandante. Este es un Estado Mayor, no es un mando ejecutivo, sino que es un elemento que le reúne antecedentes, le hace estudios de factibilidades y le permite tomar decisiones en un momento determinado, en relación con el área general y, al mismo tiempo, apoyar en lo que sea necesario a cada una de las Direcciones Nacionales.

Finalmente, se han considerado organismos que son propios de todo Ministerio, como son las Oficinas Jurídicas del Ministerio, el Departamento Administrativo, el Departamento de Presupuesto y Contabilidad y las Oficinas de Relaciones Públicas, los que sirven al Ministerio apoyándolo desde el punto de vista de los elementos que necesita para que pueda trabajar.

Se llegó a una de las partes más importantes del problema, que es la Planta de Personal. Se estableció que se necesita una Planta de 515 personas en total.

Actualmente, la Subsecretaría de Transporte tiene

SE
6
11
11

225 personas; de las cuales: la Subsecretaría de Transporte misma, tiene 156, la Junta Aeronáutica Civil 28 y el Ministerio de Obras Públicas (los elementos de planificación del Ministerio de Obras Públicas que ya pasaron a la Subsecretaría de Transporte) 41; es decir, en un primer instante la Planta del futuro Ministerio de Transporte, se integraría con 225 funcionarios que tiene. Pero como aparecieron nuevos organismos y organizaciones dentro del conjunto, se llegó a la conclusión que para poder crear el Ministerio en un plazo de 45 días, desde el momento en que se aprobara este D/L., deberían aumentarse estos 225 a 300; con eso puede empezar a funcionar el Ministerio, con los nuevos organismos que se crean. Estos pueden ser contratados o pueden ser obtenidos de otros Ministerios. Lo más grave que tiene la Subsecretaría de Transporte en relación con el Ministerio que se crearía, es que actualmente esta Subsecretaría no tiene profesionales, tiene solamente en total una planta de 15 profesionales. Con 15 profesionales es imposible que trabaje una organización del tipo que se está creando.

Las 215 personas que faltan se podrían obtener en el año 1974, parte de ellas, y completarlas al 31.XII.975.

Uno de los artículos de este proyecto, dice : " que a partir del 1º de Enero de 1976, quien fuera el Ministro puede proponer aumentar la Planta o reducirla en un 25%", de acuerdo con lo que se ha visto en funciones del Ministerio. No se puede establecer, a priori, cuál va a ser el resultado de esta organización.

Quiero referirme, lo más corto posible, al Proyecto mismo, pero ya en carácter muy general. Solamente, se van a tocar algunos artículos que parecen de trascendencia especial.

El Proyecto está compuesto de 5 títulos y 7 artícu-

SECRETO

los transitorios.

Los 5 títulos dan un total de 76 artículos.

En el título 1º, por ejemplo, en la página 2, aparece la letra a) "Formular, realizar, dirigir y controlar la política nacional del transporte y mantener actualizado el Plan Nacional del Transporte"; Parece que ésto es la esencia de un futuro Ministerio y de cualquier Ministerio; mientras no exista esa política y menos exista un Plan, es imposible conseguir objetivos, ya sea a mediano o largo plazo; lo único que se obtiene a veces, son soluciones inmediatas, sin un destino.

La letra b): "Asignar, de acuerdo al Plan Nacional del Transporte, los recursos pertinentes a los organismos del Estado, encargados de su ejecución; determinar las prioridades y fiscalizar que las inversiones del sector total se encuadren dentro de dicho Plan"; tiene relación indirecta con el Ministerio de Obras Públicas.

La letra i): "Dirigir los estudios técnicos de optimización a escala nacional de las alternativas de los medios de Transporte entre diversos puntos del país"; también está conversado: al plantear el problema del ejemplo de lo que pasa en FF.CC. ¿Dónde debe ser utilizado un determinado medio, ya sea marítimo, aéreo o terrestre?

La letra n): "Estudiar, elaborar y proponer las normas legales y reglamentarias, sobre transporte y tránsito público"; es necesario que exista un organismo central que reúna todas estas materias, con carácter nacional, con ideas bien claras y definidas.

Después viene un aspecto muy interesante y que es el de las empresas estatales del Transporte y de Servicios de Puertos Aéreos.

SECRETO

En todos los documentos he leído siempre el concepto de que la empresa de transporte del Estado se relaciona con el Gobierno, a través del Ministro de Economía primero, y después Ministro de Obras Públicas. A juicio de la Comisión, no hay relación, hay dependencia, o sí no hay dependencia, no hay política. No se puede imprimir una política cuando no hay una autoridad que la establezca, y se obtiene solamente con esta dependencia. En este Proyecto, entonces, vienen todas las empresas de transporte del Estado, dependientes del Ministro de Transporte, quien propone el nombramiento de sus Directores a la Junta, porque es la única manera de imprimir autoridad, cuando se tiene la autoridad.

En seguida, viene un aspecto muy interesante, que es el de los Consejos Directivos que se proponen para cada una de las empresas. Este fue un tema muy discutido, por lo que se hizo una consulta a la Junta.

La solución dada viene propuesta en la forma en que está establecida en el Proyecto. La Autoridad Ejecutiva es el Director, con plenitud de atribuciones, pero se propone a través del articulado, una especie de consejo moderador de la autoridad del Director y, en algunos casos, especialmente en relación con las inversiones, fiscalizador de la Autoridad del Director. No es un organismo ejecutivo que vaya a interferir en la Autoridad del Director, sino que es moderador y en algunos casos fiscalizador.

En relación con las Direcciones Nacionales, se comentarán 2 o 3 puntos de cada Dirección Nacional, en beneficio del tiempo.

La letra d) dice : " Reglamentar las actividades del sector y la participación de los transportistas en él,

SECRETARIA

garantizando la libertad de trabajo, dentro de las normas que regulan su operación". Los transportistas ahora se mueven sin ninguna reglamentación, sin ninguna normatización.

La letra f): "Elaborar programas de equipamiento de material rodante y ductos para su renovación y regulación cuantitativa". Es fundamental tener estos programas de renovación.

La letra k): "Propender a la ejecución descentralizada de la política de transporte del área a través de los organismos zonales, indicados en el artículo 3." Se crean organismos zonales de Transporte, para que tengan las suficientes atribuciones, de acuerdo con los principios administrativos de la Junta de Gobierno, para que se resuelvan en el lugar mismo los problemas y evitar la centralización en Santiago y que una persona esté pensando en todo lo que está pasando en estos 4.200 Kms. de largo que tiene el territorio nacional.

En seguida, en la D.N.T.U.S., página 11: "Reunir información sobre requerimiento de Transporte Urbano y Sub-Urbano, Vías, Terminales, medios de Transporte, equipos y recursos energéticos y estudiar, proponer o adoptar las soluciones que corresponda".

Este es un artículo que es básico para poder realizar labor, en cualquier organización; reunir los antecedentes, evaluarlos, interpretarlos, trabajarlos y difundirlos.

La letra f): "Estimular las medidas necesarias para que las facilidades de fabricación, armadura y reparación de vehículos, como también de disponibilidades de repuestos, sean adecuadas, eficientes y económicas". Actualmente en todo esto hay improvisación.

SECRET

En la D.N.T.T., un aspecto muy particular; la Comisión llegó a la conclusión de que era absolutamente necesaria, la creación de una autoridad única, nacional, que regulara en todo el territorio nacional el tránsito terrestre.

El Tránsito Terrestre comprende la circulación de vehículos y peatones por la vía pública, para lo cual se dictarán los reglamentos y disposiciones que sean necesarios.

La letra b), página 14: "Planificar, coordinar y controlar las materias, organismos y servicios que se relacionan con el tránsito, en su totalidad."

Un aspecto totalmente nuevo, participar en conjunto con el S.N.S. en la preservación de la higiene ambiental, dictando normas sobre la materia y fiscalizando su cumplimiento, otro de los grandes problemas en las grandes ciudades como Santiago, Valparaíso y Concepción, fundamentalmente.

La letra h): "Dictar normas sobre licencias para conductores y otorgarlas o proponer la delegación de esta facultad, en el organismo que se estime conveniente". Problema de las Municipalidades.

La letra l): "Mantener el registro único nacional de vehículos y conductores y establecer el sistema de patentes para los vehículos", y así se evita el estar cambiando todos los años las placas; es un problema que tiene que analizar la Dirección Nacional del Tránsito.

Página 17, D.N.T.M. Esta Dirección Nacional de Transporte y el articulado de la D.N.T.M. es, sin duda alguna, uno de los más completos.

Prácticamente, a través de este articulado, se formula una política nacional de Transporte Marítimo.

SECRETARIO

La letra b). "Coordinar las funciones de los Directores o delegados del sector estatal en las empresas marítimas o similares donde el Estado tenga participación, a fin de que éstos cumplan su cometido ciñéndose a las pautas que señala la política y el Plan Nacional del Transporte"

La letra d): "Ocuparse del fomento, organización comercial y eficiencia de la Marina Mercante Nacional, en lo relativo a los servicios de cabotaje, fluvial, lacustre y de navegación exterior y, en general, de todo lo que concierne al aspecto comercial de este sistema de Transporte".

La letra k): "En conjunto con la Dirección del Litoral y Marina Mercante y servicios del Ministerio del Trabajo, velar por que el trabajo, tanto a bordo, como en los puertos del país, se rija por normas que conduzcan a un adecuado nivel de productividad, eficiencia y disciplina laboral". De igual modo, deberá velar por la formación y preparación de los Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, así como el resto de los trabajadores del sector.

La letra n): "Disponer lo necesario para que las normas de trabajo marítimo y portuario y su reglamentación, vayan, paulatinamente, tendiendo a facilitar el transporte denominado "Intermodal", que permita la integración racional de los medios del transporte marítimo y terrestre, para satisfacer las normas que al respecto vaya estableciendo el Ministerio."

La letra ñ): "Disponer lo necesario, para llevar a cabo, en conjunto con la Oficina de Planificación Sectorial del Ministerio, los estudios técnicos de optimización, a

SECRETARÍA

escala nacional, de las alternativas de los medios del transporte entre diversos puntos del país".

En esta materia hay mucho más que agregar, porque éste es un problema de política nacional; se leyó un artículo comentado hace pocos días atrás, que la descarga de los buques en Europa con 20 Toneladas se demoraba 3 minutos, pero no se saca nada con ésto, mientras no se solucionen otros problemas que dicen relación con la salida de la carga de los puertos, su flujo y reflujo, incluyendo en ésto, sin duda alguna, los trámites de aduana que son engorrosísimos.

Transporte Aéreo :

La letra c): "Proponer, de acuerdo con la Dirección de Aeronáutica civil, el Plan General de Aeropuertos, Aeródromos y de instalaciones y servicios de ayuda y protección a la navegación aérea, y sus modificaciones; como, asimismo, los programas anuales de inversión pública, en la infraestructura aeronáutica, incluyendo en ello a los pequeños aeródromos necesarios para el desarrollo de la aviación civil".

Los proyectos de aeropuertos y aeródromos, así como las obras y construcciones que deban realizarse en ellos, serán ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas o por la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuando le corresponda, a cuya disposición deberán ponerse los fondos necesarios.

La letra e): "Autorizar el establecimiento de los demás servicios aéreos de transporte, así como toda otra clase de servicios aéreos comerciales; velar por el cumplimiento de las autorizaciones otorgadas, supenderlas y declarar

SECRET

su caducidad o terminación, conforme al reglamento".

La letra m): "En conjunto con la Dirección General de Aeronáutica Civil y Servicios del Ministerio del Trabajo, velar porque las actividades laborales del sector se rijan por normas que conduzcan a un adecuado nivel de productividad, eficiencia y disciplina. De igual modo, deberá velar por la formación y preparación de pilotos, técnicos y tripulantes de la aviación comercial, así como del resto de los trabajadores del sector".

La letra ñ): "Supervigilar que la publicidad de las Empresas de aviación comercial se conforme a los permisos y autorizaciones de que gocen".

La letra q): "Pronunciarse sobre los acuerdos y convenios que, en materia de la competencia de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, celebren las Compañías Nacionales entre sí o con sus similares extranjeras. Para estos efectos, las empresas nacionales de aeronavegación estarán obligadas a someter a la decisión de la Dirección los acuerdos y convenios pertinentes".

Como un último artículo relacionado con el Transporte Aéreo, se leerá el artículo 62 de la página 26.

Artículo 62: "Para la obtención de un permiso aerocomercial, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con los servicios que se propone prestar, y deberá mantener tales condiciones mientras subsista el permiso".

Esto es, en general, el articulado en sus aspectos más destacados.

En relación con la Planta, se ha confeccionado un resumen general que establece :

SECRETO

Directivos Superiores : 13, comenzando por el Ministro.

Profesionales y Técnicos : 222, Ahí está el problema más serio; porque actualmente la planta tiene 15 profesionales y técnicos. Es tan escasa la disponibilidad de medios con que cuenta la Subsecretaría de Transporte, que ahora es imposible conseguir un dibujante.

Administrativos : 182; prácticamente esta planta está casi completa, porque de los 152 funcionarios que hay, todos son administrativos y de servicios menores.

En el problema de la Planta, cuando intervenga el Ministerio de Hacienda, en relación con la ubicación de los grados, se hace necesaria la participación de algunos de los miembros que formaron parte de esta Comisión, para esclarecer cuáles son las funciones que cumplen los diferentes funcionarios.

Con esto se da por terminada esta exposición y, al terminarla, se agradece a la H. Junta de Gobierno, por la confianza que tuvo en nombrar esta Comisión, para que se abocara a un trabajo delicado como es el realizado, y, al mismo tiempo, personal y oficialmente a cada una de las personas que compusieron esta Comisión y que colaboraron en forma tan eficiente, tan abnegada, tan independiente y también, por qué no decirlo, tan discutida, haciendo caso omiso de las funciones que cada uno cumple; se entregaron totalmente a las normas de trabajo que se impuso a la Comisión.

El Sr. Presidente de la Honorable Junta de Gobierno manifestó la satisfacción de la Junta por el trabajo presentado, el que ha sido elaborado en forma racional

SECRETO

basado en una buena apreciación y que se ajusta a las normas generales que se impusieron al nombrar la Comisión.

La H. Junta de Gobierno resolvió someter a estudio este Proyecto por el Comité Asesor, para así llegar a la formación de este Ministerio, que en realidad, día a día, aparece como una necesidad imperiosa para el desarrollo del Transporte en Chile.

2. Se recibió en Audiencia al Consejo Superior de las FF. AA. en retiro y representantes de las Confederaciones de las FF.AA. en retiro.

El Sr. Presidente de la Confederación de Generales y Almirantes en retiro, hizo presente a la Junta la preocupación que existe ante el personal en retiro, por el 20% en que se rebajaron las pensiones con respecto al personal en servicio activo, a lo cual habría que agregar otras asignaciones tales como, asignación de casa, riesgo, rancho, etc., que dejan de percibir al retirarse y que significa alrededor de un 21% de disminución.

El Sr. Ministro de Defensa hizo presente que, en realidad, la diferencia, tomando en cuenta un Oficial en 1ra. categoría y con 30 años de servicios, su disminución de emolumentos era del 27,7% y no del 41,1% como se manifestaba.

El Sr. Presidente de la Junta manifestó que, debido a la situación económica que vive el país, no era posible nivelar el sueldo del personal retirado con el del personal

SECRETARIA

en servicio activo y que el país estaba en una situación económica muy difícil, lo que obligaba a hacer durante el presente año toda clase de sacrificios.

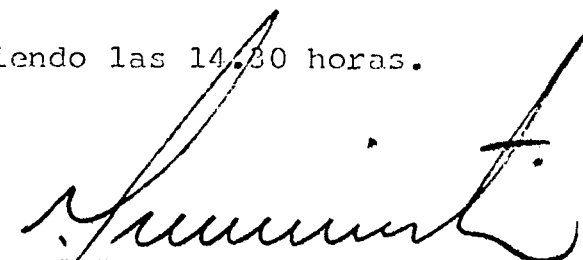
El representante de la Confederación hizo presente que a los Jubilados de la Defensa Nacional se les había descontado la primera diferencia del aumento para la Caja de la Defensa Nacional, en condiciones que no se había seguido el mismo procedimiento para los Oficiales en servicio activo y para los Jubilados de la Administración Pública.

La H. Junta de Gobierno resolvió estudiar el problema y tratar de pagar parte o el total de esta primera diferencia, con fondos fiscales, aliviando la situación de los Jubilados de Defensa.

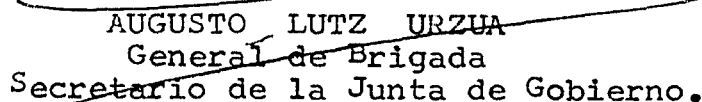
Se presentó a la Junta una situación creada en la Caja de Previsión de Carabineros, en la cual se pagó el año 1973 una bonificación con un monto mayor al que correspondía, de acuerdo a un dictámen de la Contraloría, lo que obligará a los Jubilados de esa Caja a devolver lo percibido por este concepto.

La Junta dispuso se hiciera una presentación a través del Sr. Ministro del Interior para estudiar el caso y poder dar una solución a este problema.

Se levanta la Sesión siendo las 14.30 horas.



AUGUSTO PINOCHET UGARTE
General de Ejército
Presidente de la Junta de Gobierno.



AUGUSTO LUTZ URZUA
General de Brigada
Secretario de la Junta de Gobierno.