



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Cuenta Pública Participativa 2014

Ministro Andrés Gómez-Lobo



Políticas Ministeriales

El principal objetivo de la gestión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, durante este año, ha sido acercar a los chilenos para construir un Chile más equitativo.

Así, en materia de transportes, hemos trabajado para avanzar en sistemas que garanticen un transporte digno, de calidad y accesible para todos los chilenos, tanto a través del transporte público urbano como el interurbano.

La movilidad de los bienes y servicios también es relevante para el desarrollo del país, por su impacto en la competencia en los mercados, así como el acceso de las empresas y hogares a bienes de alta calidad y bajos precios.

En este contexto, avanzamos para que las personas y también los bienes se transporten de la forma más eficiente posible desde una perspectiva social, fomentando el empleo de aquellos medios que generen menores tasas de contaminación, congestión y accidentes.

También se requiere planificar las necesidades de infraestructura a largo plazo. Para esto, se requiere de una estructura adecuada, que considere los distintos modos de transportes, para lo cual hemos desarrollado

un trabajo coordinado en el marco de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio, integrada por los ministros de Vivienda, Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, Bienes Nacionales y el Subsecretario de Desarrollo Regional.

En el área de las telecomunicaciones, los principales ejes de nuestra gestión apuntan a disminuir la brecha digital y aumentar la conectividad, para que los beneficios de la sociedad de la información lleguen a todas las personas. Lo que buscamos es reducir las distancias entre los ciudadanos y las ciudadanas de nuestro país, poniendo la tecnología al servicio de las personas.

De esta forma, los ejes de nuestro trabajo son disminuir la brecha digital y potenciar la inclusión ciudadana; proteger los derechos de los usuarios; aumentar la calidad de servicio; impulsar la competencia para el desarrollo de la sociedad de la información; y fomentar la innovación y desarrollo de las tecnologías de información y comunicaciones.

El objetivo que nos hemos planteado es coordinar, promover y fomentar el desarrollo de las telecomunicaciones en Chile, transformando a este sector en motor para el desarrollo económico y social del país.

Principales logros alcanzados durante 2014

TRANSPORTES

I. Mejoramiento del Transporte Público

1. Plan de Mejoramiento de Transantiago

En mayo de 2014, presentamos el Plan de Mejoramiento del transporte público de la capital, para dar respuesta a las reales necesidades de los usuarios y entregarles un mejor servicio, a través de las siguientes líneas de acción: calidad de servicio e información al usuario; infraestructura; integración y monitoreo; y el control a la evasión.

a. Calidad del Servicio

Una prioridad que nos impusimos ha sido dar respuesta a los problemas recurrentes de Transantiago, a través de la inclusión de mejoras a los servicios que presentan la mayor cantidad de problemas.

En esta línea, trabajamos en mejorar la frecuencia de algunos recorridos que calificamos como críticos, considerando la incidencia en la calidad de servicio para las personas que los utilizan y que era una demanda muy solicitada por la ciudadanía.

Para esto, a partir del 28 de noviembre de 2014, pusimos en marcha optimizaciones de frecuencia de los servicios 406, 405, 201, 301 y C01, los que hoy cuentan con servicios complementarios cortos. En esta misma fecha se inició un nuevo servicio complementario (B29), que opera en hora punta reforzando los servicios 410 y 408. Se planificó la generación de nuevas alternativas en horarios y paradas de mayor carga para los servicios

117 y 201, y la optimización de frecuencias del servicio 405, cambios que fueron implementados en el Plan Operacional del mes de enero de 2015.

Los demás servicios críticos se encuentran en fase de análisis, lo que incluye el monitoreo en terreno y remoto, además de la información obtenida de los conductores. En resumen, se espera dar soluciones en el mediano plazo a los 12 primeros servicios calificados como críticos (405, 230, 201, 210, 406, 301, B12, 506, 410, F13, 117, 107).

Paralelamente, implementamos un programa especial de fiscalización de los aspectos más denunciados por los usuarios, como la no detención en paradas. Así, en 2014 se cursaron 680 infracciones efectivas a conductores que no cumplían con esta obligación clave para brindar una buena calidad de servicio a los usuarios.

Otro de los aspectos en los que intervinimos por la importancia que tiene para los usuarios es el de los buses en tránsito, situación que ha sido investigada por el Directorio de Transporte Público Metropolitano, estableciéndose sanciones económicas a las empresas que han incurrido en situaciones irregulares, lo que ha contribuido a mejorar esta situación.

Además, desde el segundo semestre de 2014 comenzamos a trabajar en la intervención de zonas

donde la operación del sistema ha sido deficiente. Para esto, equipos en terreno se encargaron de desarrollar soluciones prácticas y de rápida ejecución para mejorar el servicio a los usuarios. Un ejemplo concreto fue el trabajo realizado en Bellavista-La Florida, donde se realizaron ajustes de semaforización que permitieron mejoras de aproximadamente 15 minutos en salida de buses, además de la redistribución de servicios en los andenes de la estación para solucionar problemas operacionales.

En el eje Santa Rosa se realizaron pilotos de segregación de la vía para uso exclusivo de buses, medida que finalmente se implementó y se extendió a Mac-Iver. Junto a este trabajo, estamos abordando mejoras en las estaciones intermodales del Sol y de lo Ovalle, una propuesta de red vial de emergencia y nuevas pistas solo bus.

De manera complementaria, hemos instalado puntos de regulación de buses que funcionan como terminales en ruta, permitiendo inyectar buses en zonas y horarios de alta afluencia. Ejemplos de esto son los puntos de regulación en Costanera Center y Lo Prado. Además estamos trabajando en otros proyectos de puntos de regulación en Santiago, Quilicura y Las Condes, en conjunto con los operadores.

Asimismo, estamos desarrollando un plan piloto con algunos servicios nocturnos que ofrecerán un itinerario con horarios específicos en cada parada. Los servicios incluidos en esta iniciativa son el 516N, el cual ya se encuentra implementado, el 301N que inició su etapa piloto en septiembre de 2014 y ya se encuentra ad portas de su implementación, el 210N y F13, cuyos pilotos se encuentran en evaluación desde noviembre de 2014. Además de estos servicios nocturnos, en enero de 2015 comenzamos la implementación de proyectos pilotos de itinerarios diurnos en los servicios 104e y 218e.

Para asegurar un adecuado mantenimiento de la flota, se está desarrollando un plan especial de fiscalización del estado de los 1.500 vehículos más antiguos del sistema. Esto se suma a la modificación del manual de revisión técnica, con el fin de especificar los aspectos que deben verificarse en las plantas revisoras de buses.

De manera adicional, a las 130 zonas pagas fijas existentes y para hacer más expedito el proceso de pago, contribuyendo a la disminución de la evasión, hemos puesto en funcionamiento en coordinación con las empresas operadoras, 32 puntos de validación móvil. A éstas se agregarán 7 pilotos de zonas pagas con infraestructura móvil. Aplicaremos este sistema de manera continua en las zonas en que se requiera.

También extendimos el horario de uso del saldo de emergencia de la tarjeta Bip, beneficio dirigido principalmente a los usuarios que se desplazan en horarios en que la red de carga no está en completa operación o que viven lejos de puntos de recarga. Gracias a esta medida, los pasajeros pueden continuar su viaje, aunque no cuenten con el saldo suficiente en su tarjeta.

Se realizaron modificaciones al manual de normas gráficas, incorporando información complementaria a las señales de parada. Esto trajo aparejada la labor de actualización de la nueva gráfica, materializándose la actualización de información de 1.900 señales de parada, equivalentes al 100% de los ejes definidos como puntos de mayor transbordo.

Durante 2014 realizamos el reconocimiento al mejor conductor y conductora de Transantiago, con el fin de destacar las competencias deseables y la importancia que los conductores tienen en el funcionamiento del sistema de Transporte Público. En esta línea, tenemos el desafío de impulsar la certificación del conductor profesional de Transantiago y gestionar la incorporación de nuevos conductores para el sistema.

Se continuó reforzando la red de carga del sistema, con el objetivo de mejorar la cobertura en las 34 comunas de Santiago, facilitando el proceso de carga para los usuarios, incorporando por ejemplo a supermercados en la red. Así, durante 2014 se incorporaron 12 nuevos puntos de carga en comunas como Cerro Navia, Renca, Quinta Normal, Maipú, Peñalolén, La Florida, Maipú y Lo Barnechea. Además se reubicaron 20 puntos Bip!, trasladándolos a zonas que no contaban con este servicio, como es el caso de la población La Legua, en San Joaquín.

A marzo de 2015 existen operativos 1.503 puntos bip!, a los que hay que sumar los ubicados en 54 supermercados de la cadena Unimarc que se incorporaron durante febrero.

Los cambios implementados en julio al Plan Operacional, con mejoramiento de recorridos fueron evaluados a través de un estudio de medición de impacto realizado a usuarios de buses de Transantiago, que arrojó como nota promedio 5,5 a las modificaciones y nuevos recorridos. El recorrido B18e, de la empresa Redbus que opera en Quilicura, fue el mejor evaluado con nota 6,1.

Esta calificación se explica por el desempeño positivo en los cambios y modificaciones de recorrido, los que fueron calificados por los usuarios con nota 5,5 en promedio, superior a la nota obtenida con anterioridad a la modificación, que fue de 4,4 (en el mes de junio).

Adicionalmente, a comienzos de 2015 se puso en operación un plan piloto en 10 buses de Transantiago que cuentan con servicio de Wifi gratuito para los usuarios frecuentes de los buses. El servicio al que pertenecen estos buses opera desde Maipú hasta la Alameda.

Otro aspecto que forma parte de nuestras tareas prioritarias y que estamos trabajando en conjunto con operadores es el mejoramiento de mantención y renovación de buses. Para esto, durante enero 2015, presentamos cerca de 197 nuevos que operarán en más de 10 comunas de Santiago, los que cuentan con una nueva estructura en su interior, entregando mayor seguridad y comodidad a los pasajeros.

b. Infraestructura

Con el propósito de incentivar el uso de transporte público, estamos desarrollando un plan de priorización de infraestructura para buses con 40 nuevos kilómetros de corredores de alto estándar en los próximos 4 años, con una inversión estimada, en torno a los \$390 mil millones. Esto es relevante si se considera que entre 2010 y 2013 se construyeron sólo 6 kilómetros de corredores.

Así, en 2014 se dio un fuerte impulso a los grandes corredores de continuidad o ejes de movilidad. Se inició

en octubre las obras del eje Vicuña Mackenna en el tramo sur, entre Vicente Valdés - Mirador Azul; se licitó el tramo norte, entre Matta y Carlos Valdovinos, y el inicio de obras se proyecta para abril de 2015. El último tramo por adjudicar, entre Carlos Valdovinos y Mirador Azul se licitó en diciembre de 2014 y nos permitirá partir obras el segundo semestre de 2015. Durante el año 2014, se tramitaron los procesos expropiatorios que nos permitirán llevar adelante este proyecto. Es así como, desde 2014 trabajamos por llevar adelante este tramo de 8,8 km que nos permite conectar con los corredores existentes al norte y al sur, mejorando el viaje de los usuarios del transporte público desde la Plaza de Puente Alto hasta la Plaza Italia, en una longitud aproximada de 20 kms., consolidando el eje de movilidad Vicuña Mackenna.

También se inauguró 1,1 km. del eje Las Rejas Norte, entre Las Violetas y Porto Seguro, dándole continuidad con el corredor Departamental, desde la Alameda a la ruta 5.

En forma paralela, se avanzó en las obras del eje Dorsal, desde José María Caro hasta Recoleta, y dejamos licitado en diciembre de 2014 el tramo que continua desde Recoleta hasta el Salto, en un longitud de 1,3 km, sumando en total ambos tramos 2,3 km, conectando con las obras ya existentes del corredor Dorsal. Con esto acercamos a los vecinos de Renca, Independencia y Conchalí con la línea 2 de metro, integrando los distintos modos que conforman el sistema de transporte público

Por otra parte, seguimos mejorando la accesibilidad del sector de Bajos de Mena. Para esto, en 2014 se ejecutaron las obras de extensión del eje Santa Rosa, conectando desde Eyzaguirre hasta el Acceso Sur. Adicionalmente, en la ejecución de la obra, se consideró, una visión más integral, incorporando la solución de aguas lluvias, que permite el saneamiento del sector con un colector primario, establecido en el Plan Maestro de Aguas Lluvias del MOP.

Con el objeto de cumplir las metas propuestas, se dio inicio al proceso de licitación del eje Rinconada de Maipú, adjudicación que debe realizarse durante el mes de abril de 2015.

Este trabajo se complementará con medidas de gestión y conservación por un monto estimado de \$45 mil millones, que permitan mejorar la operación del transporte público, a través de distintas acciones como la implementación 60 nuevos kilómetros de vías exclusivas y de pistas solo bus, conservación de algunos ejes. Entre fines de 2014 y principios de 2015 se licitaron las obras de mejoramiento de 10 puntos clave que presentan infraestructura en mal estado y otros problemas. También se están interviniendo avenidas importantes para el funcionamiento del transporte público como Pedro Fontova, la conservación del Eje Grecia en la comuna de Peñalolén, el bacheo en el eje Independencia, obras que aún se encuentran en desarrollo. Además, ya se licitaron las obras de mejoramiento urbano del eje Santa Rosa, entre Santo Tomas y Gabriela

En el centro de Santiago, en tanto, se está desarrollando un plan de priorización del transporte público, lo que permitirá mejorar la operación de los buses en el casco histórico de la ciudad, a través de obras de mejoramiento en calles como Compañía, Mc-Iver y San Antonio, consolidando una red de ejes de uso exclusivo para el transporte público en el perímetro céntrico, siendo el primer proyecto el eje Compañía.

2. Plan Mejoramiento Metro

Durante el mes de agosto Metro lanzó un Plan de Fortalecimiento de la Seguridad, buscando entre otras cosas, acrecentar la presencia policial en todas las comunas con estaciones de Metro; el reforzamiento del protocolo de seguridad que contempla revisiones diarias de estaciones, terminales, talleres y todos los trenes en circulación; y, junto al aumento gradual de dotación de vigilantes privados, la capacitación del personal de seguridad de la empresa. Además se lanzó el nuevo servicio SMS 1411, permitiendo a los usuarios informar de forma rápida y privada sobre hechos que puedan afectar su seguridad durante el viaje.

Por otra parte, con el objetivo de disminuir los efectos que la suspensión de su servicio tiene en la población y en la ciudad, Metro de Santiago dio a conocer en diciembre de 2014 su Plan de Mejoramiento de

Gestión de Fallas de Alto Impacto, que se enmarca en un nuevo enfoque de gestión de la empresa.

La iniciativa, que recoge los análisis internos, las sugerencias planteadas por el Comité de Expertos Internacionales, la mirada de los trabajadores y las mejores prácticas internacionales, busca reducir la tasa de fallas y el tiempo de restablecimiento del servicio cuando ocurran este tipo de situaciones, a través de acciones de corto y mediano plazo en las áreas de mantenimiento, operación y comunicación a pasajeros.

El plan, que representa una inversión de US\$114 millones y un mayor gasto anual de US\$14 millones, también implica la revisión de los Procesos de Mantenimiento para priorizar los puntos críticos de falla, adecuando los protocolos existentes a las exigencias que enfrenta hoy la red de Metro.

En el área de mantenimiento se contemplan medidas inmediatas para minimizar la posibilidad de ocurrencia de averías de alto impacto, que incluyen la inspección exhaustiva de los componentes de las vías, un mayor despliegue de los equipos de trabajo a lo largo de la red en horario punta, la revisión de los sistemas de respaldo de energía para el control de trenes, y la verificación y reemplazo de los aisladores de 750 Vcc en puntos críticos, entre otras.

A mediano plazo, en tanto, se consideran acciones estratégicas y de gestión organizacional, como mejorar el proceso de planificación de mantenimiento haciendo foco en los puntos críticos de la falla, modernizar los sistemas de apoyo a la gestión del área y revisar su estructura interna, además de fortalecer el abastecimiento permanente de repuestos para asegurar stock y desarrollar un plan para anticipar la obsolescencia de equipos.

En materia de operación se avanza en optimizar la coordinación con el transporte en superficie, estableciendo acciones escalonadas ante contingencias previamente acordadas con la Dirección de Transporte Público Metropolitano; se reforzará el rol del Jefe de la Emergencia en terreno y se revisará el protocolo de evacuación en túneles.

Respecto a la comunicación a pasajeros, Metro llevará a cabo medidas destinadas a fortalecer la entrega de información a los usuarios frente a situaciones de contingencia en la red. Dentro de las acciones están: el desarrollo de un sistema de alerta inmediata a pasajeros, el mejoramiento del sistema de sonorización de estaciones, y la instalación de pantallas en accesos y semáforos móviles con datos acerca del estado de la red.

Por último, buscando mejorar la experiencia de los usuarios se ha dado inicio a la modernización de los trenes NS-74 (245 coches más antiguos de la flota), logrando la prolongación de su vida útil en al menos 20 años, incorporando múltiples mejoras entre las que se puede destacar la implementación de aire acondicionado en todos los trenes de este tipo. Complementariamente, se están instalando ascensores en 30 estaciones de las líneas 1 y 2 (MMUS\$35), lo que permite contar con accesibilidad universal en toda la red.

Paralelamente, como parte del Plan de Inversión de Transporte Público dado a conocer a comienzos de noviembre de 2014 por la Presidenta de la República, Michelle Bachelet y que implicará una inversión cercana a los US\$4.200 millones, se contempla la extensión -de 3,8 kilómetros- de la Línea 3 de Metro a Quilicura, sumando así tres nuevas estaciones: una estación de combinación con un futuro tren suburbano EFE a Batuco, otra en las inmediaciones de la Avenida Matta y Avenida las Torres/Lo Cruzat y la tercera en las inmediaciones de Plaza Quilicura. La Línea 2, en tanto, se extenderá por 5 kilómetros y sumará cuatro nuevas estaciones ubicadas en el eje de la Avenida Padre Hurtado en las cercanías de las calles Lo Espejo, El Observatorio, Lo Martínez y Lo Blanco.

La extensión de ambas líneas exigirá una inversión que superará los 1.173 millones de dólares, monto que se suma a los 317 millones de dólares destinados a la ampliación de la capacidad de la red actual de Metro entre lo que se encuentra la adquisición de 12 nuevos trenes.

Se realizarán también los estudios para evaluar el desarrollo de una nueva línea de Metro en el corto plazo. Para la materialización de esta nueva Línea se pretende

incorporar el mecanismo de concesiones. Esta nueva línea se sumará a las extensiones antes mencionadas y a las nuevas líneas 3 y 6, las que estarán operativas los años 2017 y 2018 respectivamente, y cuya construcción presenta un avance de 27% a Diciembre de 2014.

3. Potenciamiento de servicios de trenes de cercanía

Paralelamente, avanzamos también en la implementación de trenes de cercanía que permitan conectar Santiago con Rancagua (Rancagua Express) y Santiago con Malloco y Melipilla.

En el caso de Rancagua Express, durante 2014 llegaron al país 12 trenes nuevos (de un total de 16), los que se encuentran en etapa de pruebas. El proyecto presenta un avance de 70% a marzo de 2015.

Para el caso del servicio Santiago-Malloco-Melipilla, se adjudicó la ingeniería básica y la de detalle, que se encuentra en pleno desarrollo.

En el caso del servicio a Batuco, el proyecto se encuentra ya en proceso de licitación de su ingeniería básica.

Adicionalmente, está en desarrollo el Plan Maestro de Puentes, que contempla la ingeniería de detalle de todos los puentes de la red, tanto para su rehabilitación (en caso de ser necesaria) como su reforzamiento. Actualmente, hay 199 ingenierías terminadas, lo que ha permitido iniciar la rehabilitación de más de 30 puentes, en las zonas norte y central de nuestra red, que concluirá en 2016.

Respecto de la seguridad en la vía férrea, comenzó la medición de los índices de Peligrosidad en los cruces ferroviarios viales de toda la red de EFE, además de la automatización de otros 27 cruces.

Paralelamente, con el objeto de asegurar el estándar de vías de la red de Ferrocarriles, se adquirió una Máquina Registradora de Vías, que comenzará su operación a mediados de 2015, permitiendo replicar un sistema que se usa en Europa, a través de mediciones sin contacto vía uso de rayos láser y ultrasonido, que

permite detectar tempranamente posibles fallas en las vías, potenciando la mantención preventiva de las redes, aumentando la seguridad para los usuarios y la continuidad del servicio.

Por último, para potenciar el sistema de comunicación en la Red, se contrató la cobertura de fibra óptica para más de 600 kilómetros de vía, en las zonas de mayor tráfico, potenciando el control de tráfico de trenes.

4. Mejoramiento de transporte público en regiones

a. Subsidios

Más de 109 mil millones de pesos de la Ley de Subsidio al Transporte Público se han dispuesto para ejecución directa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en las regiones durante 2014, lo que ha permitido financiar:

- 4.535 servicios de transporte público que operan con aportes de Subsidio en todo el país.
- 3.332 servicios con tarifas rebajadas, con 9852 buses no licitados y 5241 licitados. (beneficia a 4 millones de usuarios).
- 563 servicios de conectividad para zonas aisladas y rurales (beneficia a 400 mil personas).
- 640 servicios de transporte escolar con 42 mil niños beneficiarios.
- Financiamiento de obras de infraestructura, que ayudan a optimizar el transporte público y el desarrollo de las regiones.
- Modernización de la flota de buses mediante el Programa Renueva Tu Micro: proceso aún se encuentra abierto hasta el primer semestre 2015. A Enero de 2015 se han renovado 300 buses correspondiente al proceso 2014 sumando más de 2.800 buses desde el inicio del programa.

Adicionalmente, como parte de los contenidos incorporados en la Ley de Subsidios para el Transporte Público, durante 2014 avanzamos en la elaboración de un decreto que dispone que los Gobiernos Regionales puedan convocar a programas de modernización del transporte público mayor y de los taxis colectivos. El decreto incorpora un programa de renovación de taxis

colectivos que se encuentra en trámite para la toma de razón por parte de la Contraloría General de la República y cuya puesta en operación está programa para el presente año.

b. Infraestructura

Paralelamente, como parte del Plan de Infraestructura de Transporte Público, estamos trabajando en el proyecto de construcción de un teleférico de 3,3 kilómetros que unirá la capital regional de Tarapacá con Alto Hospicio y que beneficiará a cerca de 290 mil personas que habitan esta conurbación. Este nuevo teleférico tendrá tres estaciones y la inversión se estima actualmente en 45 millones de dólares.

Antofagasta se verá beneficiada con una solución similar, que conectará el sector nororiente y el centro de la ciudad, eje que concentra la mayor cantidad de viajes en la capital de la Segunda Región. Este Metrocable de 13 kilómetros (que cubrirá el eje Bonilla-Puerto Natales-Domingo Faustino Sarmiento-Cristóbal Colón-Manuel Antonio Matta) será complementado con un corredor exclusivo para transporte público de 17 kilómetros. El monto total de la inversión superará los 275 millones de dólares.

Otra iniciativa que generará un positivo impacto en términos de comodidad y tiempos de viaje, es el nuevo teleférico que estamos estudiando para Valparaíso a efectos de enlazar el plan de la ciudad con sus cerros y zonas altas, cuya inversión se estima en 66 millones de dólares.

Este proyecto se suma a la construcción de tres nuevos ascensores en el marco del plan de reconstrucción post-incendio, los que se complementan con la rehabilitación de otros nueve ascensores, proceso que lleva adelante el Ministerio de Obras Públicas.

También estamos agilizando los estudios que podrían permitir a los habitantes de Concepción ver llegar el Biotrén al centro de la capital penquista, donde se encuentran el hospital y el terminal de buses interurbanos, lo que supone una extensión adicional de 5 kilómetros.

Por otra parte, durante el último trimestre de 2014 en regiones, se iniciaron las obras para la extensión del servicio Biotrén hasta Coronel, dando respuesta a un anhelo largamente esperado por los habitantes de la región. El proyecto estará en funcionamiento el último trimestre de 2015 y beneficiará a los usuarios de Coronel con una alternativa de transporte confiable y seguro para trasladarse hasta y desde Concepción, con un servicio de trenes Biotrén que unirá a su comuna con las de Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

Se sumarán más de 3,6 millones de usuarios al año al servicio actual de Biotrén, personas que podrán experimentar sus ventajas, como el boleto integrado, las tarifas diferenciadas y, especialmente, la comodidad, seguridad y confiabilidad característicos del transporte del ferrocarril.

El trayecto entre Concepción y Coronel tendrá una duración de 42 minutos, lo que permitirá disminuir en más de un hora los actuales tiempos de viaje por carretera, logrando un impacto muy positivo en su calidad de vida. En la misma línea, con el servicio ferroviario vamos a contribuir también a reducir la congestión de la Ruta 160 y la contaminación ambiental, aportando así al desarrollo de nuestro país a través de sistemas de transportes eficientes, modernos y de calidad.

El proyecto requerirá una inversión de 79 millones de dólares provenientes de la Ley Espejo del Transantiago. La inyección de estos recursos contribuirá a dinamizar la economía regional, con un impulso importante a la generación de empleo directo e indirecto en torno a las obras y al funcionamiento del tren.

El actual puente ferroviario Biobío será reemplazado por otro de tres vías, cuya extensión será de dos kilómetros, a objeto de compatibilizar el desarrollo de la carga con el incremento en los servicios de pasajeros a Coronel. Este proyecto requiere una inversión de 120 millones de dólares, ya se encuentra terminada la etapa de factibilidad y en abril de 2015 comenzaremos la licitación de la ingeniería básica y de detalle.

El Plan de Inversión de Transporte Público también contempla llevar a cabo los estudios de prefactibilidad para la implementación de dos sistemas de trenes suburbanos en Temuco y Puerto Montt.

Por otro lado, en el sur de Chile también se están realizando estudios de prefactibilidad para habilitar servicios de trenes en Llanquihue, Puerto Varas y Puerto Montt.

c. Otros avances regionales

Por otro lado, durante el año 2014, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones invirtió más de \$3.500 millones de pesos en más de 100 estudios de preinversión para proyectos de vialidad y transporte urbano a lo largo de todo Chile. Esto incluye la finalización del proceso de actualización de los planes de transporte de todas las capitales regionales del norte del país (Arica, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena- Coquimbo). Para el año 2015 se iniciará el proceso de actualización de estos planes maestros para las ciudades de la zona Sur.

En el área de la gestión de tráfico, el Ministerio invirtió en el año 2014 más de \$8.300 millones de pesos en proyectos de conservación y ampliación de los sistemas de control de tráfico de las ciudades de Antofagasta, La Serena - Coquimbo, Gran Valparaíso, Rancagua, Gran Concepción, Temuco, Puerto Montt y Santiago. Intersecciones en Ovalle, San Fernando y Villarrica pasaron a ser controladas desde sus respectivos centros regionales. Adicionalmente, está en plena ejecución el proyecto SCAT del Maule, que incorpora un centro de control y conexión de semáforos para las ciudades de Talca y Curicó. Este proyecto entrará en operaciones a mediados de 2015. Para este año, se contempla el inicio de la construcción de los centros de control de Copiapó y Valdivia, incorporando de esta forma a dos nuevas regiones y dando cobertura con sistemas de control de tráfico de clase mundial a 11 regiones de nuestro país.

Por otra parte, el 10 de marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial el Decreto que permite uniformar la antigüedad de los taxis que pueden someterse a la

conversión para el uso del Gas Natural Comprimido o el Gas Licuado a Petróleo. De esta forma, los vehículos que presten servicios de taxis en todas las regiones del país, podrán convertirse a gas siempre que tengan una antigüedad máxima de 7 años.

d. Mejoramiento de Transporte Público en Valparaíso

En el marco del plan de integración del transporte público de Valparaíso, en 2014 se realizaron los estudios de factibilidad y comenzaron las labores de implementación, que permitirán que los usuarios puedan acceder a trenes, trolebuses y ascensores con un mismo medio de pago (tarjeta Metro Valparaíso) y una tarifa integrada.

Para potenciar este proceso, el Ministerio impulsó en el Congreso un proyecto de ley para autorizar la internación de trolebuses provenientes de Europa, que la empresa de Trolebuses de Chile está adquiriendo para reforzar su flota. Dicho proyecto fue aprobado por el Congreso en enero de 2015.

Otra medida apunta a la integración física de Metro Valparaíso con los trolebuses en 2017, acercando el recorrido de los troles hasta la Estación Barón, donde se construirá una estación de intercambio modal. El costo será de 2 millones de dólares, los que se sumarán a los 31 que serán destinados a la adquisición de nuevo material rodante para Metro Valparaíso.

II. Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana. Medidas para mitigar la congestión.

En junio de 2014 la Presidenta Michelle Bachelet constituyó la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana, destinada a proponer medidas que contribuyan a mitigar los efectos de la creciente congestión que se registra en nuestras ciudades y, de esta forma, contribuir a contar con mejores sistemas de transporte.

Esta instancia recogió los aportes de la comunidad para la toma de decisiones a través de procesos ampliamente participativos de la ciudadanía y de los diferentes actores involucrados.

La Comisión, presidida por Germán Correa Díaz, estuvo integrada por 26 miembros, entre los que destacaban expertos en transporte, urbanistas, académicos, alcaldes, parlamentarios, representantes de organizaciones ciudadanas y dirigentes vecinales, entre otros.

Para recoger las ideas de la ciudadanía, se realizaron 22 Diálogos Ciudadanos en 19 ciudades del país, en los que participaron más de 2.400 personas,

entre usuarios, gremios, académicos, empresas y autoridades desde Arica a Coyhaique.

La comisión presidencial sistematizó la información recibida, la que incorporó la visión de la comisión y se compiló en un informe final, el cual fue presentado a la Presidenta de la República. Este informe está estructurado en siete ejes de acción, que incluyen planificación integrada del uso de suelo, la modernización y mejoramiento del transporte público mayor, desincentivo y racionalización del uso del automóvil, promoción de modos de transporte no motorizados, promoción de una nueva cultura de la movilidad urbana, establecimiento de una política y una ley marco de movilidad urbana, y modificación de la institucionalidad para la gobernanza urbana.

A partir de estas propuestas surgirán las bases para una política pública destinada a promover la Movilidad Urbana a lo largo de nuestro país. En este contexto, esperamos presentar en el Congreso el proyecto de Ley sobre Movilidad Urbana durante el primer semestre de este año.

III. Ciudades Inteligentes.

Durante 2014 se lanzó la primera estrategia nacional de Ciudades Inteligentes para la movilidad 2014 - 2020, que busca resolver los problemas de movilidad, con un enfoque de co-creación con la ciudadanía, utilizando herramientas de innovación y tecnología para implementar soluciones integrales y sustentables

que entreguen mejores servicios para el transporte. Además, se consolidó el proyecto TransporteInforma en las regiones de Los Lagos y Coquimbo, siendo considerado uno de los 10 proyectos de innovación más destacados del Gobierno de acuerdo al concurso Desafío de Innovación 2014 para el sector público.

IV. Conductores Profesionales.

Otro desafío es reducir el déficit de conductores que enfrenta el sector de transporte público y de carga. Para esto, a través de los Programas Más Capaz y Capacitación en Oficios de SENCE, avanzaremos en la tarea por sumar a la fuerza de trabajo a más de 3.000 nuevos conductores entre jóvenes y mujeres, a través de cursos que incluyan el uso de simuladores de inmersión total para agilizar y mejorar la formación de conductores profesionales para la obtención de

licencia A5 y A3 durante el año 2015. Para ello, hay una coordinación conjunta con el Ministerio del Trabajo a través de Sence, para avanzar en la ejecución efectiva de esta medida de fomento e incentivo para el ingreso de nuevos conductores profesionales al sector, generando acciones complementarias con las empresas que permitan asegurar la empleabilidad de los egresados de estos cursos una vez que hayan obtenido su licencia.

V. Seguridad Vial

1. Alcohol en Conducción

En junio de 2014 el Gobierno impulsó la Ley N° 20.770, denominada como "Ley Emilia", que fue aprobada por el Congreso y publicada en el Diario Oficial el 16 de septiembre de 2014. Desde su entrada en vigencia, esta normativa sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves gravísimas o la muerte. Además, con esta reforma se establece como delito fugarse del lugar del accidente y negarse a realizar el alcoholtest o la alcoholemia.

Como resultados del efecto inhibitorio de la fiscalización de alcohol, se destaca que el año 2012, el 22% de controles de alcohol marcaban positivos. Hoy, con Ley

Emilia en plena vigencia, este índice llega sólo al 3%.

Durante el año 2014, se registró el menor número de fallecidos en accidentes de tránsito ligados al alcohol en la conducción, de los últimos 13 años. Concretamente, los fallecidos por esta causa pasaron a nivel nacional de 205 víctimas en 2011 a 148 en los años 2012 y 2013, y a 142 fallecidos en el año 2014, cifra preliminar que debe ser validada por carabineros, lo que muestra que la Ley Emilia ha cumplido con su objetivo de reducir el número de fallecidos en accidentes de tránsito provocados por el alcohol.

Para seguir avanzando en esta materia, se está trabajando en un reglamento que permitirá la implementación de equipos evidenciales para la medición de alcohol en aliento con fines probatorios que reemplazarán la

actual toma de sangre o alcoholemia. De esta forma, se podrá lograr un control más efectivo de los conductores en las calles y además generar un efecto preventivo en la ocurrencia de siniestros de tránsito relacionados al alcohol en la conducción.

2. Exceso de Velocidad

Una de las imprudencias más graves en el tránsito es conducir a exceso de velocidad. De hecho, el 40% de los accidentes de tránsito con resultado de muerte tiene como uno de sus factores principales el exceso de velocidad.

Basándose en experiencias internacionales que muestran reducciones considerables de fallecidos en accidentes de tránsito gracias a la implementación de centros que controlen de forma automática la velocidad, en agosto de 2014 se dio urgencia simple al proyecto de ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, CATI.

Este proyecto se basa en la creación de un organismo autónomo que defina la ubicación de cámaras detectoras de velocidad en zonas de alto riesgo de accidentes a lo largo de todo el país. La ubicación de los dispositivos será visiblemente señalizada, con el objeto de alertar a los automovilistas que están próximos a una zona de control. Con esto se busca generar un cambio de conducta y que las personas manejen dentro de los límites de velocidad permitidos.

Además el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está promoviendo los proyectos municipales de zonas de tráfico calmado, denominadas "Zonas 30", con el objetivo de mejorar la movilidad urbana. Actualmente están en desarrollo proyectos de planes pilotos en las comunas de Providencia y Vitacura.

3. Sistemas de retención infantil

En Chile, la primera causa de muerte de niños entre 0 y 14 años, son los accidentes de tránsito. En 2013 murieron 49 niños de entre 0 y 8 años en accidentes de tránsito, lo que representa un 3% de las personas

fallecidas en este tipo de siniestros en el país, mientras que se registraron 3.268 lesionados de esas edades, con heridas de diversa consideración.

Al igual que para los adultos el cinturón de seguridad salva vidas, en el caso de los niños y las niñas, es la silla o el sistema de retención infantil el elemento que puede hacer la diferencia en las consecuencias de un accidente de tránsito.

En febrero de 2014 se publicó el decreto que incorpora como requisito obligatorio que los vehículos, cuyo peso bruto sea menor a 2.700 Kg., cuenten con anclajes ISOFIX o LATCH para sujetar los sistemas o asientos de seguridad para niños. De esta forma, se adecuó la normativa nacional a los estándares internacionalmente vigentes.

En relación a las exigencias que deben cumplir los sistemas de retención infantil que se comercializan en el país, en noviembre de 2014 se publicó en el Diario Oficial un decreto que hace obligatorio que las sillas de niños cumplan con la normativa europea o norteamericana vigentes. Estas normas contemplan severos ensayos de comportamiento ante choques, pruebas de volcamiento, resistencia de los broches del arnés, seguridad ante rotación y pruebas de inflamabilidad del material, entre otros.

4. Educación Vial

Sabiendo la importancia de generar desde los primeros años de vida de las personas una cultura vial, en la que cada persona asuma su propia responsabilidad en la prevención de accidentes, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de Conaset, está fortaleciendo la enseñanza sobre educación vial para niños y jóvenes en etapa escolar.

En conjunto con el Ministerio de Educación, ya se ha implementado la Seguridad de Tránsito como parte del currículum escolar de los párvulos y la enseñanza básica del país y este año comenzó la implementación en la enseñanza media, como mecanismo de la enseñanza transversal que contribuya a elevar los niveles de cultura y respeto vial.

Con el objeto de apoyar el trabajo de los docentes en la incorporación de actividades que incentiven la prevención de accidentes, se elaboró además material educativo específico para todos los niveles educacionales, que fueron entregados a instituciones educacionales a nivel nacional.

5. Chaleco reflectante

La falta de visibilidad es el principal factor que incide en la ocurrencia de los atropellos en horas de poca luz, por lo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de Conaset, está impulsando el uso de material reflectante para proteger la vida de las personas y prevenir accidentes.

En septiembre de 2014 se publicó el decreto que hace obligatorio el porte de un chaleco reflectante en el vehículo, con el fin de hacer más visible al conductor en caso de que éste deba descender del vehículo para atender una situación de emergencia. Dicha exigencia entrará en vigencia a contar del 1 de enero de 2016.

De tal forma, el chaleco reflectante de alta visibilidad se agrega a los demás elementos de seguridad que deben portarse en los vehículos para situaciones de emergencia. Con ello, se asegura que el usuario sea oportunamente percibido por los demás conductores en distintas condiciones de luminosidad, ante una emergencia que lo deba hacer descender del vehículo. Con el chaleco reflectante, la persona es visible desde más de 150 metros y con luces altas incluso desde unos 400 metros.

6. Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas

Durante la última década, el parque de motocicletas ha aumentado explosivamente en Chile. Al mismo tiempo, se ha registrado un crecimiento de los fallecidos en este modo de transporte.

Por esta razón y con el objetivo de mejorar la seguridad vial relacionada a los motociclistas, el Ministerio

de Transportes y Telecomunicaciones, a través de Conaset, está trabajando el primer Plan de Seguridad Vial para Motocicletas. Para la formulación de dicho plan, se llamaron a los ciudadanos a manifestar sus ideas y necesidades en Diálogos Ciudadanos que se realizaron en tres regiones del país.

En total se identificaron 35 medidas, las cuales se agruparon en cinco grandes ejes: mejores motociclistas para Chile, minimización de riesgos derivados de las condiciones de las vías y de los vehículos, combate de prácticas de riesgo, adopción de medidas que reduzcan el impacto de los accidentes de motocicletas y medidas de seguridad vial según realidades regionales. Estas medidas serán abordadas con acciones de corto, mediano y largo plazo, en el período 2015-2020.

Como primer avance del trabajo del plan, en julio de 2014 se publicó un decreto en el Diario Oficial que mejora las condiciones de seguridad de las motocicletas nuevas que ingresen al país. Con la nueva norma, se establecen estándares para el sistema de frenos, dispositivo de retención de pasajeros y espejo retrovisor para las motocicletas que se inscriban en el Registro de Vehículos motorizados a contar de julio de este año. A partir de enero de 2016, las motocicletas nuevas deberán cumplir además con estándares internacionales respecto del depósito de combustible, y los mandos, testigos e indicadores.

Además, se está trabajando en un nuevo examen práctico para postulantes a licencia C, con el fin de hacer más exigente este proceso y así contar con motociclistas mejor preparados y más seguros.

7. Medidas de seguridad para vehículos

Para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es una tarea prioritaria contribuir a proteger la vida de las personas. Por esto, estamos trabajando para reforzar las medidas de seguridad con que cuentan los vehículos de nuestro país.

En esta línea, estamos impulsando diversas medidas que permitan actualizar la normativa vigente y dotar,

a los vehículos que se comercializan en Chile, de mayores medidas de seguridad.

De esta forma, ya trabajamos en las siguientes modificaciones:

- Obligatoriedad de que los vehículos cuenten con dos airbags en los asientos delanteros, en un calendario progresivo que se inicia el 18 abril de 2015. Este calendario fue incluido en un decreto publicado en el Diario Oficial el 18 de marzo.
- Obligatoriedad de que los vehículos livianos motorizados cuenten con un sistema recordatorio de uso del cinturón de seguridad, con una alarma sonora que advierte al conductor. Entra en vigencia en mayo de 2015.
- Normas de seguridad de vehículos medianos livianos (furgones y camionetas): futura exigencia de que cuenten con apoya cabeza, cinturón de seguridad

en asientos traseros, vidrios de seguridad, espejo retrovisor abatible, entre otras, que será obligatoria a partir de enero de 2016.

- Normas de seguridad de buses interurbanos: sistema antibloqueo de frenos (ABS), programa electrónico de estabilidad, sistemas automáticos para la detección de incendios, señales de maniobrabilidad y exigencias de estabilidad al vuelco. En el caso de los buses de dos pisos se exige el cumplimiento del reglamento de "ensayo de estabilidad", de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Norma entró en vigencia a contar de diciembre de 2014.
- Normas de seguridad de camiones: se trabaja en establecer exigencias en materias de vidrios de seguridad, asientos y anclajes, sistemas de retención, parachoques anti empotramiento trasero, dispositivos anti proyección, entre otros, que entrará en vigencia en el año 2016.

VI. Reforzamiento del rol fiscalizador

1. Más tecnología para la fiscalización

Con el objetivo de contribuir a garantizar viajes más seguros y mejores servicios para los usuarios, el Programa Nacional de Fiscalización realizó en 2014 436.214 controles para verificar condiciones técnicas y de seguridad a buses interurbanos, periféricos, rurales, urbanos, colectivos, taxis básicos y ejecutivos, vehículos de turismo y buses del Transporte Público Metropolitano, además de transporte de aeropuerto, transporte de carga, transporte escolar, etc. En dichos controles, se infraccionaron 83 mil de estos vehículos. En materia de buses interurbanos, se realizaron 70.990 fiscalizaciones con un total de 12.742 infracciones, llegando a un 81,7% y en promedio 16,5 controles por bus al año. Asimismo se efectuaron 801.200 controles a pasajeros por el uso del cinturón de seguridad.

Respecto al transporte informal o "piratas", en 2014

se realizaron 14.980 controles, citando a 3.242 conductores a tribunales, cifra que se suma los 2.363 vehículos que fueron retirados de circulación y llevados a aparcaderos municipales.

En materia de transporte urbano, en Santiago se registraron 1.415.126 controles de evasión a usuarios de Transantiago, sancionando a 85.807 usuarios. Respecto a la no detención en paradas, durante 2014 visitamos las más de 1.120 paradas más denunciadas por los usuarios, cursando 680 infracciones a conductores de buses.

Paralelamente, se han realizado 11.425 inspecciones a plantas de revisión técnica, escuelas de conductores y gabinetes municipales. En regiones, en tanto, se han realizado cerca de 26.709 controles a servicios de transporte subsidiados (terrestre, marítimo, lacustre, fluvial, aéreo, ferrocarril, escolar, regulada, no regulada, extrema y plan renueva tu micro).

El 2014 completamos 30,8 kilómetros de vías exclusivas y pista sólo buses en la Región Metropolitana, que poseen cámaras automatizadas de fiscalización lo que nos ha permitido controlar e infraccionar de manera remota a los propietarios de los automóviles particulares que infringen la restricción de circulación vigente.

Dicho proyecto tecnológico, ha contribuido a mejorar las velocidades comerciales de los buses Transantiago disminuyendo con ello los tiempos de viaje de los pasajeros que a diario se mueven por dichas vías. En paralelo, también en la Región Metropolitana, pusimos en marcha un sistema automatizado de control con cámaras en el sector de la Pirámide, el que nos permite controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen los camiones en el sector, contribuyendo con ello a la descongestión en horarios punta mañana y tarde y a la reducción de los riesgos de accidentes donde se vean involucrados camiones, aumentando con ello la seguridad del lugar.

También iniciamos la implementación de un sistema automatizado de fiscalización similar al de La Pirámide, en la Región Metropolitana, el que comenzó a operar el primer trimestre de 2015, en el sector del Puente Llacolén, en la Región del Bío Bío, el que nos permitirá controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen los camiones en el lugar, además de monitorear en tránsito que diariamente se traslada entre Concepción y San Pedro de la Paz.

2. Modificaciones a la Ley de Tránsito

a. Registro de Multas No Pagadas

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones publicó en diciembre de 2014, en el Diario Oficial, la Ley N° 20.795 que modifica la Ley de Tránsito y establece la obligatoriedad, para el vendedor de un auto usado, de presentar al momento de la venta, un certificado del Registro de Multas de Tránsito no pagadas.

La nueva normativa garantizará que la persona que compra un auto usado cuente con toda la información respecto de las posibles multas no pagadas que estén asociadas al vehículo que está comprando y, de esta forma, no tenga que enfrentar cobros inesperados posteriormente. Concretamente, esta iniciativa establece que el comprador responderá sólo por las multas empadronadas que figuren en el certificado emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación al momento de la compra.

b. Renastre

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones publicó con fecha 30.05.2014, la Ley N° 20.751, que modifica la Ley que crea el Registro Nacional de Servicios de Transportes Remunerados de Escolares (RENASTRE) permitiendo cancelar la inscripción de los conductores y acompañantes que hayan sido condenados por abusos sexuales.

VII. Desarrollo Logístico

1. Desarrollo portuario.

En cumplimiento con el Programa de Gobierno, el 2014 iniciamos los estudios para definir el cronograma de inversiones portuarias en la V Región. Las Empresas Portuarias de Valparaíso y San Antonio llamaron a licitación la ingeniería básica y línea base ambiental. El Ministerio adjudicó también un estudio para actualizar y mejorar la estimación de la futura demanda portuaria de la región, el cual finalizará a fines del año 2015, lo que permitirá afinar el calendario previsto de inversiones.

Se avanzó también en el análisis de marco jurídico vigente respecto de reservas de áreas costeras para uso portuario, con miras a dar cumplimiento a lo establecido en el programa de gobierno en el sentido de asegurar la necesaria reserva de espacio para desarrollo portuario futuro. Durante 2015 se desarrollará la propuesta del instrumento jurídico.

En el ámbito institucional y como complemento a lo anterior, MTT conformó una instancia de coordinación técnica con los Ministerios de Obras Públicas, Economía, Desarrollo Social, las Empresas

Portuarias de Valparaíso y San Antonio y el Sistema de Empresas SEP, con el fin de asegurar la evaluación y futura implementación de las distintas piezas de infraestructura relacionadas con el desarrollo portuario y sus obras complementarias (por ej. autopistas, ferrocarriles y centros logísticos), de manera de generar una red logística de gran escala para la macrozona central.

Paralelamente, desarrollamos estudios jurídicos referentes a normas laborales en el contexto portuario, con el fin de avanzar hacia una mejora en las condiciones de los trabajadores de las actuales instalaciones, así como mejorar el control de su cumplimiento.

Se avanzó en el análisis de marco jurídico vigente respecto de reservas de áreas costeras para uso portuario, con miras a dar cumplimiento a lo establecido en el programa de gobierno en el sentido de asegurar la necesaria reserva de espacio para desarrollo portuario futuro.

En lo relativo a asegurar un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades en que se encuentran, en 2014 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones desarrolló un diagnóstico del funcionamiento actual de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, el que se traducirá en propuestas concretas que podrán comenzar a ser implementadas por las Empresas Portuarias Estatales a contar de 2015.

Solicitamos a las Empresas Portuarias Estatales dar inicio a la operación regular de los Comités Portuario de Coordinación de Servicios Públicos previstos por la legislación vigente, con la idea de fortalecer a las Empresas en el rol que les corresponde como autoridades portuarias locales.

Con el fin de realizar controles específicos a la operación de los contratos de concesión, respecto a la no discriminación arbitraria en tarifas y asignación de infraestructura, en 2014 se solicitó a cada empresa portuaria contratar una auditoría, basada en los lineamientos técnicos propuestos por MTT y SEP y que apunte a asegurar el cumplimiento del mandato de servicio público de los puertos estatales. Durante 2015 se realizará la recepción y revisión de los

informes y las empresas desarrollarán propuestas de mejoras ante hallazgos.

En el ámbito marítimo, avanzamos en dos importantes frentes. Primero, específicamente en el sur austral, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones firmó un convenio tripartito con el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa Portuaria de Puerto Montt para la administración de las rampas de conectividad. Esta iniciativa por 650 millones de pesos, financiada con fondos del subsidio espejo de Transantiago, permitirá asegurar un uso equitativo y ordenado de esta infraestructura, fundamental para la conectividad de la Región. Durante 2015 esperamos avanzar hacia una implementación similar en las Regiones de Aysén y Magallanes.

Adicionalmente, y en conexión con la iniciativa de la Red Logística de Gran Escala en la macrozona central, desarrollamos un estudio para estimar los escenarios futuros de oferta naviera en los puertos nacionales, como resultado, entre otros eventos, de la ampliación del Canal de Panamá y del proceso de cambio que está ocurriendo en la industria naviera global. Este análisis es de alta importancia estratégica, pues permitirá afinar el diseño y cronograma de la infraestructura portuaria para atender a los buques esperados en el futuro.

Paralelamente, en agosto de 2014 fue publicada la Ley 20.773 que modifica el Código del Trabajo y la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, en materia de trabajo portuario. Los principales objetivos de esta ley son mejorar las condiciones laborales de los trabajadores portuarios eventuales, otorgándole beneficios en términos de descanso y seguridad en las faenas y fortalecer la capacidad fiscalizadora de la Dirección del Trabajo.

2. Observatorio Logístico

En mayo de 2014 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones firmó un acuerdo de colaboración con el International Transport Forum de la OCDE, que permitió la participación de sus expertos en el diseño del plan de implementación del Observatorio Nacional de Logística. Se concretó así la primera etapa de este proyecto, el cual es parte de la Agenda de Productividad,

Innovación y Crecimiento del Ministerio de Economía.

Paralelamente, en 2014 se licitaron dos estudios de base para el diseño de un Centro de Intercambio Modal en la zona central, que conecte los puertos con su área de influencia. En complemento, iniciamos también el desarrollo de un modelo de demanda que permita dimensionar escenarios futuros de transporte de carga a nivel nacional, de manera de identificar tempranamente potenciales brechas de infraestructura.

3. Modernización del Transportes de Carga por Camión

En 2014 firmamos un convenio con Registro Civil y se gestiona otro con el Servicio de Impuestos Internos para la obtención y análisis de información de las empresas, con el fin de generar un Registro de Empresas de Transporte de Carga por Camión. Avanzar

en este instrumento es fundamental para poder medir los avances en la línea de modernización del sector.

Además estamos perfeccionando una aplicación para la planificación de viajes (www.planificatusdescansos.gob.cl), incorporando nueva información como apoyo a una programación anticipada de los descansos en ruta y, de esta forma, reforzar la seguridad en carreteras. En 2015 avanzaremos en definir estrategias de financiamiento, diseño e implementación para dotar de mejores servicios a las zonas de descanso existentes, así como incorporar otras nuevas.

En el ámbito de transporte urbano de carga, se realizó el levantamiento de las regulaciones existentes en la Región Metropolitana, con el objeto de avanzar en la armonización de las regulaciones a nivel nacional y generar una herramienta de apoyo a la elección de rutas de viaje.

VIII. Transporte aéreo

Durante el año 2014 el tráfico aéreo sobrepasó los 17,2 millones de pasajeros, con un crecimiento del 4,6% respecto al año anterior. Comenzaron a operar 6 líneas aéreas, entre ellas, One Spa, KLM, Air Europa, Gol, y United Airlines. A lo anterior contribuye la política aerocomercial de cielos abiertos que disminuye barreras de entrada al mercado aéreo, mediante la suscripción de acuerdos aerocomerciales que a esta fecha suman más de 50.

En materia de protección del entorno aeroportuario se desarrolló un estudio sobre legislación nacional y comparada sobre protección de la actividad aeroportuaria, que culminó con propuestas normativas para el desarrollo armónico de la ciudad y los aeródromos, que se trabajan a nivel interministerial.

En temas de facilitación aeroportuaria, se dictó un nuevo Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, que sienta las bases para un trabajo interinstitucional coordinado. Además se confeccionó el Reglamento de facilitación del transporte aéreo internacional, que incorporará normas y

recomendaciones internacionales. Y por último se inició el proceso de modernización de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, con miras a adecuar su composición y funciones a los nuevos desafíos en materia de facilitación.

Durante 2014 impulsamos también, junto al Ministerio de Economía, el Proyecto de Ley que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos, iniciativa que fue aprobada en el Congreso el 17 de marzo. Este proyecto regula la entrega de información al pasajero, la denegación de embarque por sobreventa, el atraso y la cancelación, entre otros aspectos. El proyecto se basa en los principios de continuidad de viaje, esto es, una regulación que favorezca la realización del viaje, con el menor impacto posible para los usuarios.

Paralelamente, se puso especial énfasis en la entrega de información de los derechos que le asisten al pasajero aéreo, por medio de la actualización de la aplicación móvil de los derechos de los pasajeros aéreos y campañas de promoción.

Principales logros alcanzados durante 2014

TELECOMUNICACIONES

I. Cobertura y acceso

1. Programa Zonas WIFI público ChileGob

En línea con el compromiso del Gobierno de dar una respuesta efectiva a las necesidades de conectividad en lugares que poseen pocas alternativas, en julio 2014, iniciamos la implementación del programa WiFiChileGob –que contempla la instalación de 4 zonas WIFI gratuitas distintas localidades del país. En la primera fase se invirtieron \$ 965 millones para instalar puntos de acceso gratuito a Internet en las regiones de Aysén, Los Ríos y Los Lagos, que ya cuentan con 196 puntos wifi operativos.

Además, en septiembre comenzó la instalación de la segunda fase en La Araucanía, El Maule y O'Higgins que finalizará este año con 416 puntos. La inversión total de esta etapa superó los 2.500 millones de pesos, cuyo financiamiento es un esfuerzo conjunto entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los Gobiernos Regionales.

2. Implementación de tecnología 4G con contraprestaciones para usuarios

En el concurso público para licitar concesiones de frecuencias en la banda 2,6 GHz, se exigió como contraprestación a las concesionarias otorgar oferta de servicio de trasmisión de datos a 543 localidades aisladas a lo largo del país. En marzo de este año se cumplió el plazo de cumplimiento, lo que significa que lugares como Gualloco (Arica

y Parinacota), Cachiyuyo (Atacama), Chacayes (O'Higgins), Huillinco (Bíobío); Ticalhue (Los Ríos), y San Gregorio (Magallanes) cuentan con conexión de voz y/o datos.

3. Conectividad para la educación

“Conectividad para la Educación”, es una iniciativa conjunta entre el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el desafío de conectar con internet gratuita y de calidad a todas las escuelas municipales y particulares subvencionadas del país. El objetivo es impulsar el acceso a las tecnologías de información y comunicación, asegurando a las escuelas beneficiarias los medios de conexión a Internet y el acceso a los diversos servicios de información y contenido.

Este proyecto beneficia hoy a más de 8 mil 500 establecimientos educacionales que cuentan con internet, favoreciendo así a más de 3 millones de alumnos.

4. Ampliación de enlace Satelitales en Isla de Pascua y Juan Fernández

Avanzamos en el proyecto de instalar, operar y explotar un Servicio Intermedio de Telecomunicaciones para la Isla de Pascua y el Archipiélago de Juan Fernández, que permita mejorar su conexión entre dichas Islas

y Chile Continental, considerando un aumento de capacidad de servicio.

El resultado de esta iniciativa es el aumento del ancho de banda de los enlaces de la Isla de Pascua y Archipiélago de Juan Fernández, en 200 [Mbps] y 8 [Mbps] respectivamente. De esta forma, se mejoró la calidad de los servicios de telecomunicaciones beneficiando a los habitantes de las islas con una mayor y mejor oferta de servicios de telecomunicaciones, ante el aumento del número de conexiones posibles.

5. Reforma al Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones

Con el objeto de avanzar hacia la equidad e inclusión digital, durante 2014 Subtel trabajó en una propuesta de reformulación normativa del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones. El objetivo es ampliar su giro incorporando nuevas líneas de financiamiento, como el subsidio de equipamiento digital, alfabetización digital, desarrollo de contenidos y aplicaciones, el potenciamiento de la infraestructura de telecomunicaciones.

6. Fin de la Larga Distancia Nacional

Desde agosto de 2014, todas las llamadas telefónicas entre teléfonos fijos del país, tienen el costo de una llamada local, sin importar la región de origen o destino. Esto, gracias al proceso de Fin de Larga Distancia Nacional, iniciado en marzo del 2014 en la Región de Arica y Parinacota, y que culminó en la Región Metropolitana, logrando la cobertura de todo el territorio nacional.

La medida implicó un paso muy importante en conectividad, beneficiando a usuarios de más de 3 millones de líneas de telefonía fija, con un ahorro significativo en la comunicación a lo largo del país.

Este proceso abre, además, la posibilidad de implementar, en un futuro cercano, la portabilidad total, donde el usuario podrá cambiar su número de teléfono fijo a celular, y viceversa.

7. Implementación de la Portabilidad de Servicios Complementarios

Durante 2014 y complementando el proceso de portabilidad numérica, se ejecutó el proceso de la portabilidad de servicios complementarios para las numeraciones comerciales iniciadas en 300, 700, 600 y 800.

Desde los servicios complementarios de cobro revertido automático (800), pasando por los servicios de información y entretenimiento (700) hasta los servicios complementarios de cobro compartido automático (600), las empresas que han contratado estos servicios podrán portarse sin inconvenientes entre los distintos proveedores de este tipo de servicios.

8. TV Digital

Estamos en fase de implementación de la ley de La Televisión Digital de Libre Recepción. El reglamento para la instalación de este nuevo sistema de difusión de las señales de televisión se encuentra en la Contraloría General de la República en el trámite de toma de razón.

La norma elegida para Chile, conocida técnicamente como ISDB-Tb, incluye nuevas prestaciones, como la "movilidad" (el receptor de imagen o televisor y también un notebook o netbook con un pequeño receptor tipo pendrive y conector USB pueden ir desplazándose en un vehículo) y la "portabilidad" (la imagen también puede verse en receptores portátiles tipo celular).

La digitalización de la televisión significa varias ventajas, entre ellas se puede mencionar la mejora de la calidad de la imagen y del sonido, el aumento de la oferta de señales de televisión, alta definición y otras características como guía de programa e interactividad.

El Plan de Radiodifusión Televisiva Digital, que permitirá la implementación de la televisión digital en Chile, contempla un horizonte de cinco años para alcanzar una cobertura digital del 100%. Durante este período, o hasta que logren este porcentaje de cobertura digital, deberán replicar en la señal principal digital la programación transmitida a través de la señal analógica actual (simult cast).

II. Calidad de servicios / competencia

1. Calidad de Servicios

Durante 2014 Subtel inició la formulación de una propuesta de Plan Técnico de Calidad de Servicios, basado en los instrumentos regulatorios derivados del artículo 24º de la Ley General de Telecomunicaciones. Este plan considera indicadores de calidad de servicio y de la experiencia del usuario, analizando modelos de benchmarking y modelos de establecimiento de umbrales máximos y mínimos por servicio por revisar tales como Internet, televisión y telefonía, según corresponda.

Mediante la publicación de indicadores de forma transparente, se permitirá que los usuarios no sólo conozcan el precio de los servicios, sino que también la calidad de estos antes de adquirirlos, ajustar las brechas percibidas por los usuarios entre la calidad ofertada por las empresas concesionarias y lo que realmente éstas entregan a los usuarios, y entregando incentivos para incrementar la competencia entre operadores.

También este año, Subtel trabajó en la tramitación del Proyecto de Ley de Velocidad mínima garantizada en Internet, que actualmente se tramita en el Congreso, lo que se ajusta al reglamento de servicios de Telecomunicaciones.

2. Ley de Libre Elección de Servicios de Telecomunicaciones

Los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Vivienda y Urbanismo y de Economía, impulsaron una moción parlamentaria con el fin de asegurar la libre competencia y la libre elección para los servicios de telecomunicaciones en edificios y condominios.

Asegurar la libre contratación de servicios de cable, Internet y telefonía, es el objetivo central de esta ley, aprobada en noviembre de 2014, que regula el uso compartido de la infraestructura de Telecomunicaciones en edificios y condominios. Tras

la publicación en el Diario Oficial, Subtel quedó en condiciones de comenzar el desarrollo del reglamento para la aplicación de esta ley, documento que será trabajado en conjunto por Subtel y Minvu.

3. Nuevos Sistemas de Fiscalización

Durante el año 2014, inauguramos un nuevo Sistema de Monitoreo del Espectro Radioeléctrico, compuesto por dos estaciones fijas y una móvil, integradas a un Centro de Monitoreo. Esto permitirá optimizar y apoyar las tareas de control y fiscalización destinadas a asegurar el correcto uso del espectro radioeléctrico, permitiendo supervisar de forma remota y automática, y bajo estándares de operación aprobados internacionalmente.

4. Nueva Institucionalidad

Los ejes centrales en esta materia estarán en proteger al usuario, generar mayor inclusión en el acceso a servicios de telecomunicaciones e impulsar la competencia en esta industria. Seguiremos del lado de los usuarios, reforzando las facultades de los organismos fiscalizadores, aumentando el personal destinado a estas labores y estudiaremos modificaciones de ley para endurecer las multas y simplificar el proceso de cargos ante un deficiente servicio.

Trabajamos en el proyecto de Ley para crear la Superintendencia de Telecomunicaciones con el fin de dotar al Estado de una institucionalidad moderna con recursos tecnológicos y facultades legales adecuadas para fiscalizar proactivamente un mercado que supera hoy los 35 millones de servicios activos, considerados servicios básicos para la comunicación de las personas en el 98% de los hogares chilenos. Concretamente, los esfuerzos se orientan a crear un servicio público descentralizado, independiente y estrictamente fiscalizador, que salvaguarde los derechos de los usuarios de servicios de telecomunicaciones.

5. Difusión ranking calidad de servicios

El sector de la industria de telecomunicaciones ha tenido un fuerte desarrollo durante las últimas décadas y la calidad de servicio es un foco estratégico que las empresas del sector deben asegurar a sus clientes. La política en telecomunicaciones ha sido transparentar el mercado y entregar información a los usuarios para que puedan elegir las compañías que mejor se ajustan a sus necesidades.

En este sentido, las empresas deben diferenciarse en el mercado no sólo por precios, también por calidad de servicio. Esa es la competencia deseada en esta Industria.

Con este propósito, la Subsecretaría de Telecomunicaciones, está permanentemente fiscalizando a los operadores del mercado y elabora un Ranking de Calidad de Servicio que contiene indicadores relevantes para mejorar el servicio brindado y una relación precio/calidad adecuada para los usuarios. En 2014, este Ranking contempló aspectos como satisfacción de usuarios, mediciones en terreno, comparación de velocidad y reclamos, entre otros.

6. Fiscalización de neutralidad de internet abierta y no discriminatoria

Durante 2014, Subtel aplicó un Plan de Fiscalización a los proveedores de servicio de acceso a Internet nacional e internacional, para asegurar el cumplimiento de la Ley 20.453 que consagra el principio de neutralidad de red para los usuarios de Internet.

La neutralidad de red asegura el libre desarrollo, la plena competencia y la innovación tecnológica en la Industria de Telecomunicaciones, donde la evolución de los servicios avanzados y convergentes actuales y futuros estará sustentada sobre Internet y sus protocolos técnicos.

Chile es el primer país en el mundo en contar con una legislación que regula que Internet sea abierta y no discriminatoria. Siendo la Subtel la encargada de fiscalizar su cumplimiento.

7. Reglamento de Servicio de Telecomunicaciones

A comienzos del 2014 la Contraloría General de la República tomó razón del Reglamento de Servicios de Telecomunicaciones, fruto de una Consulta Pública. Este cuerpo reglamentario refuerza y dota de un contenido concreto y exigible a los derechos de los usuarios de Telecomunicaciones, incluyendo todos los servicios de telecomunicaciones, no solo de telefonía, sino también a Internet y televisión de pago, precisando las facultades de fiscalización, atención de reclamos y sanción que tiene la Subsecretaría en caso de incumplimiento por parte de los operadores.

Este reglamento entró en vigencia en junio de 2014 y su finalidad es otorgar mayor transparencia al mercado y velar por los derechos de los usuarios, estableciendo reglas claras y obligaciones a los proveedores de telecomunicaciones.

8. Reducción de tarifas

La implementación del fin de la Larga Distancia Nacional, durante el año 2014, benefició a los usuarios de 3,2 millones de líneas fijas, con reducciones de tarifas desde un 50% en las llamadas entre regiones. Adicionalmente, tras la entrada en vigencia de los decretos tarifarios móviles y el de Telefónica (telefonía local), las tarifas de las llamadas desde fijo a móvil disminuyeron en un 74%. Este efecto se extenderá con el transcurso del tiempo, en la medida que vayan entrando en vigencia los decretos de las otras compañías de telefonía local.

De esta manera, las reformas sectoriales impulsadas se comienzan a reflejar en la disminución de precios a los usuarios finales. Así, el índice de precios de telefonía local del Instituto Nacional de Estadísticas disminuyó un 25% durante el último año.

9. Roaming internacional

En 2014 se inició un proceso para avanzar hacia la eliminación o reducción de las tarifas que pagan los argentinos y chilenos al viajar entre sus países.

Este proceso, liderado por SUBTEL y su contraparte Argentina, busca que, en el mediano plazo, los cobros al utilizar los servicios de roaming internacional sean equivalentes a los que el cliente pagaría si se encontrara en su país de origen.

Actualmente los equipos técnicos de ambas naciones se encuentran trabajando en conjunto con las compañías de telefonía móvil en un acuerdo público-privado, a fin de ofrecer soluciones a esta problemática que beneficien a los ciudadanos de ambos países.

10. Operadores Móviles Virtuales

El mercado de telefonía móvil en Chile se encuentra concentrado en tres operadores que presentan una participación de mercado del orden de un 97%. Así, la participación de mercado restante se reparte entre dos empresas que juntos poseen un 1.95% y los Operadores Móviles Virtuales (OMV) en su conjunto mantienen un 1% del mercado, todo lo anterior a septiembre de 2014.

Actualmente, 6 OMV mantienen ofertas comerciales activas en el mercado de telefonía móvil. Algunos OMV

han presentado estrategias comerciales desafiantes con la finalidad de atraer a sus respectivos nichos de mercado. Se espera que la operación de estos operadores permita dinamizar en el mercado, ya que los grandes operadores debieran tender a mejorar sus actuales condiciones comerciales. Todo lo anterior, sin duda traerá consigo beneficios directos para los usuarios de este tipo de servicios.

Durante el 2014 se sometió a consulta ciudadana la propuesta de Reglamento sobre Oferta de Facilidades y Reventa de Planes para Operadores Móviles Virtuales. Actualmente el Reglamento se encuentra en proceso de validación.

11. Mercado secundario del espectro Radioeléctrico

En septiembre de 2014 se ingresó al Congreso el Proyecto que busca modificar la Ley General de Telecomunicaciones, con el fin de que los actuales titulares de una concesión puedan transar bloques más pequeños de uso sobre las bandas de frecuencia que actualmente detentan.

III. Política Espacial

La responsabilidad por el desarrollo espacial de Chile se encuentra actualmente bajo la tutela de un Consejo de Ministros, presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y cuya Secretaría Ejecutiva está

a cargo del Subsecretario de Telecomunicaciones. Durante 2014, este Consejo inició la revisión de la "Política Nacional Espacial 2014 - 2020", con el fin de incorporar las prioridades sectoriales del Gobierno.

Cuenta Pública

Participativa 2014



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile