



Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones





I. POLÍTICAS MINISTERIALES

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

Así, en materia de transportes, se ha 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 del interurbano.

La movilidad de los bienes y servicios también es relevante para el desarrollo del país, tanto por su impacto en la competencia en los mercados como por el acceso de las empresas y hogares a bienes de alta calidad y bajos precios. En este sentido, el desarrollo logístico en áreas como la portuaria y su relación con la ciudad, así como del transporte por carretera, son una prioridad.

En este contexto, se avanza 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 necesita de una estructura adecuada que considere los distintos modos de transportes, para lo cual se ha 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.

Otra prioridad es la seguridad de tránsito. Se ha asumido la protección de la vida de las personas a través de la prevención de accidentes de tránsito como una tarea fundamental. Es por esto que continuamente se analizan perfeccionamientos al marco normativo, de fiscalización y educación, con el objeto de generar consciencia en la propia ciudadanía, respecto de su propia responsabilidad en la prevención de accidentes.

En el área de las telecomunicaciones, los principales ejes 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. De esta forma, los ejes de trabajo son disminuir la brecha digital y potenciar la inclusión ciudadana, proteger los derechos de los usuarios de las telecomunicaciones, aumentar la calidad de su servicio e impulsar la competencia en ese mercado en pos del desarrollo de la sociedad de la información. Asimismo, fomentar la innovación y el desarrollo de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

En este marco, el ministerio tiene el objetivo de coordinar, promover y fomentar el desarrollo de las telecomunicaciones en Chile, consolidando a este sector en el motor para el desarrollo económico y social del país.



II. PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE EL PERÍODO MAYO DE 2014 A MAYO DE 2015

1. Transportes

A. MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Plan de Mejoramiento del Transantiago

En mayo de 2014 se presentó el Plan de Mejoramiento del Transporte Público de Santiago para dar respuesta a las reales necesidades de los usuarios y entregarles un mejor servicio, a través de las siguientes líneas de acción:

- Calidad del servicio

Dar respuesta a los problemas recurrentes del Transantiago ha sido una prioridad ministerial, que ha trabajado en la inclusión de mejoras a los servicios que presentan la mayor cantidad de problemas.

En esta línea, se avanzó en mejorar la frecuencia de algunos recorridos que se califican como críticos, considerando la incidencia de la calidad de servicio para las personas que los utilizan y que es una importante demanda de la ciudadanía.

Para esto, a partir del 28 de noviembre de 2014 se pusieron en marcha optimizaciones de frecuencia de los recorridos 201, 301, 405, 406 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. Gracias a estas intervenciones se ha beneficiado a los habitantes de comunas como Recoleta, Huechuraba, Macul, San Joaquín, Conchalí, Independencia, La Cisterna, El Bosque, San Bernardo, Ñuñoa, Lo Prado, Renca, Maipú y Santiago, entre otras.

Los demás servicios críticos se encuentran en fase de análisis, lo que incluye el monitoreo remoto y en terreno, además de la información obtenida de los conductores.

Paralelamente, se implementó 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 cumplieran con esta obligación clave para brindar una buena calidad de servicio a los usuarios.

Otro de los aspectos en los que se intervino, por la importancia que tiene para los usuarios, fue el de los denominados buses fantasmas, situación que ha sido investigada por el Directorio de Transporte Público Metropolitano, estableciéndose descuentos a los operadores que han incurrido en situaciones irregulares, lo que ha contribuido a mejorar esta situación.

Desde el segundo semestre de 2014 se comenzó 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 se dio en Bellavista de La Florida, donde se realizaron ajustes de semaforización que permitieron mejoras



de aproximadamente quince 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 la calle Mac Iver, en la comuna de Santiago. Junto a este trabajo, se abordaron mejoras en las estaciones intermodales del Sol y de Lo Ovalle, una propuesta de red vial de emergencia y nuevas pistas sólo bus.

De manera complementaria, se han 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 fueron los puntos de regulación en Costanera Center y Lo Prado. Además, se está trabajando en otros proyectos de puntos de regulación en Santiago, Quilicura y Las Condes, en conjunto con los operadores.

Asimismo, se ha desarrollado 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 se inició la implementación de proyectos pilotos de itinerarios diurnos en los servicios 104e y 218e.

Para asegurar un adecuado mantenimiento de la flota se ha desarrollado un plan especial de fiscalización del estado de los mil 500 vehículos más antiguos del sistema, lo que 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, se ha puesto en funcionamiento, en coordinación con las empresas operadoras, 32 puntos de validación móvil.

También se extendió 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.

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

Se continuó el reforzamiento a 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 sumaron doce 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 la fecha, existen operativos mil 503 puntos Bip! a los que hay que sumar los ubicados en 54 supermercados de la cadena Unimarc que se incorporaron en febrero.



Los cambios implementados en julio al plan operacional con mejoramiento de recorridos fueron evaluados a través de un estudio de medición de impacto realizada a usuarios de buses del Transantiago. 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 5,5, en promedio, nota superior a la obtenida con anterioridad a la modificación, que fue de 4,4 —en junio—.

Adicionalmente, a comienzos de 2015 se puso en operación un plan piloto en diez buses del 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 las tareas prioritarias, y por el cual se ha hablado en conjunto con operadores, es el mejoramiento de mantención y renovación de buses. Para esto, durante enero de 2015 se culminó la presentación de 197 buses nuevos que operarán en más de diez comunas de Santiago, entregando mayor seguridad y comodidad a los pasajeros.

- Infraestructura

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

Así, en 2014 se dio un fuerte impulso a los grandes corredores de continuidad o ejes de movilidad. En octubre se iniciaron las obras del eje Vicuña Mackenna en el tramo sur, entre Vicente Valdés y Mirador Azul; se licitó el tramo norte, entre avenida Manuel Antonio Matta y Carlos Valdovinos, y el inicio de obras se proyecta para fines de mayo de 2015. El último tramo por adjudicar, entre Carlos Valdovinos y Mirador Azul, se licitó en diciembre de 2014 y 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, se ha trabajado en avanzar en este tramo de 8,8 kilómetros que conectará 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 kilómetros, consolidando el eje de movilidad Vicuña Mackenna.

También se inauguraron 1,1 kilómetros 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 se dejó licitado en diciembre de 2014 el tramo que continua desde Recoleta hasta el Salto, en una longitud de 1,3 kilómetros, sumando en total ambos tramos 2,3 kilómetros conectando con las obras ya existentes del corredor Dorsal. Con esto se acercó 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, se ha continuado la mejora de la accesibilidad del sector de Bajos de Mena. Para esto, en 2014 comenzaron las obras de extensión del eje Santa Rosa, conectando desde Eyzaguirre hasta el Acceso Sur. Adicionalmente, 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 Ministerio de Obras Públicas. Con el objeto de cumplir las metas propuestas se dio inicio al proceso de licitación del eje Rinconada de Maipú.

Este trabajo se complementará con medidas de gestión y conservación por un monto estimado de 45 mil millones de pesos, lo que permitirá mejorar la operación del transporte público a través de distintas acciones como la implementación de 60 nuevos kilómetros de vías exclusivas y de pistas sólo bus, y la conservación de algunos ejes. Entre fines de 2014 y principios de 2015 se licitaron las obras de mejoramiento de diez puntos clave que presentan infraestructura en mal estado y otros problemas.

También se han estado 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 Tomás y Gabriela.

En el centro de Santiago, en tanto, se ha desarrollado 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, Mac 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.

- Plan de mejoramiento de Metro

Durante agosto de 2014, Metro de Santiago 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 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 114 millones de dólares, y un mayor gasto anual de catorce millones de la divisa estadounidense, también implicó 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 contemplaron 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 avanzó en optimizar la coordinación con el transporte en superficie, estableciendo acciones escalonadas ante contingencias previamente acordadas con la Dirección de Transporte Público Metropolitano, reforzándose el rol del jefe de la emergencia en terreno y revisando el protocolo de evacuación en túneles.

Respecto a la comunicación a pasajeros, Metro ha llevado 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 destacan 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 con un presupuesto de 35 millones de dólares, lo que permitirá contar con accesibilidad universal en toda la red.

Paralelamente, como parte del Plan de Inversión de Infraestructura para el Transporte Público dado a conocer a comienzos de noviembre de 2014, y que implicará una inversión cercana a los cuatro mil 100 millones de dólares, 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 Manuel Antonio Matta y avenida las Torres/Lo Cruzat, y la tercera en las inmediaciones de plaza Quilicura. La Línea 2, en tanto, se extenderá por cinco 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 mil 163 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 doce 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. Este nuevo recorrido se sumará a las extensiones antes mencionadas y a las nuevas líneas 6 y 3, las que estarán operativas los años 2017 y 2018 respectivamente, y cuya construcción presenta un avance de 36 por ciento al 31 de marzo de 2015.

- Potenciamiento de servicios de trenes de cercanía

Paralelamente, se avanzó 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 doce trenes nuevos. Los cuatro restantes llegaron el primer trimestre de 2015, por lo que ya se cuenta con la





flota completa, la que se encuentran en etapa de pruebas. El proyecto presenta un avance de 75 por ciento a marzo de 2015.

Para el caso del servicio Santiago-Mallico-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 entró a proceso de licitación de su ingeniería básica.

Adicionalmente, se ha desarrollado 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 la 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, la que comenzará su operación a mediados de 2015. Esto permitirá replicar un sistema que se usa en Europa a través de mediciones sin contacto a través del uso de rayos láser y ultrasonido, lo 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.

Mejoramiento de transporte público en regiones

- Subsidios

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

- * Cuatro mil 535 servicios de transporte público que operan con aportes de subsidio en todo el país.
- * Tres mil 332 servicios con tarifas rebajadas con nueve mil 852 buses no licitados y cinco mil 241 licitados, beneficiando a cuatro millones de usuarios.
- * 566 servicios de conectividad para zonas aisladas y rurales, beneficiando a 400 mil personas.
- * 640 servicios de transporte escolar con 42 mil niños beneficiarios.
- * Sólo en 2014 se implementaron más de 40 nuevos servicios de conectividad para zonas rurales y aisladas de todo Chile. Estos servicios se realizaron a través de buses, barcazas, embarcaciones menores, aviones, trenes y minibuses, respondiendo a las necesidades propias de cada zona.
- * 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 este año se han renovado 332 buses correspondiente al proceso 2014, sumando más de dos mil 850 buses desde el inicio del programa.



Adicionalmente, como parte de los contenidos incorporados en la Ley de Subsidios para el Transporte Público, durante 2014 se avanzó en la elaboración de un decreto que dispone que los gobiernos regionales puedan convocar a programas de modernización del transporte público mayor y de taxis colectivos. El decreto incorporó 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 se espera para el presente año.

- Infraestructura

Paralelamente, como parte del Plan de Inversión para Infraestructura del Transporte Público, se contempló para Iquique la construcción de un teleférico de 3,3 kilómetros que unirá la capital regional de Tarapacá con Alto Hospicio, lo que beneficiará a cerca de 290 mil personas que habitan en esta conurbación. Este nuevo Metrocable 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 región. Este Metrocable de trece 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 impacto positivo en términos de comodidad y tiempos de viaje es el nuevo teleférico que se ha estudiado 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 sumó 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.

Además, se agilizarán 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 cinco 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 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 una 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 se va a contribuir también a reducir la congestión de la Ruta



160 y la contaminación ambiental, aportando así al desarrollo del país a través de sistemas de transportes eficientes, modernos y de calidad.

El proyecto requerirá una inversión de 79 millones de dólares. 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 se comenzará la licitación de la ingeniería básica y de detalle.

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

Por otro lado, también se han realizado estudios de prefactibilidad para habilitar servicios de trenes en Llanquihue, Puerto Varas y Puerto Montt.

- Otros avances regionales

Durante el año 2014 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones invirtió más de tres mil 500 millones de pesos en más de 70 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 siete mil 619 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, se ha estado ejecutando el proyecto del Sistema de Control del Área de Tránsito, 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 del centro de control de Valdivia, dando cobertura con sistemas de control de tráfico de clase mundial a diez regiones del 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 siete años.

- Mejoramiento del 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, lo que permite decir que se ha cumplido un compromiso del Programa de Gobierno, como es la integración tarifaria del transporte público en Valparaíso. Esto incluye trenes, ascensores y trolebuses. Los tres modos ya cuentan con la opción de pago



con tarjeta, logrando un importante ahorro para el pasajero que usa los tres modos en un mismo viaje o que combina el tren con trolebús o ascensor, ya que el costo del pasaje integrado es menor que la suma de los pasajes por separado.

Para potenciar este proceso, el ministerio impulsó en el Congreso Nacional un proyecto de ley para autorizar la internación de trolebuses provenientes de Europa que la empresa de Trolebuses de Chile adquirió para reforzar su flota. Dicho proyecto, que corresponde a una moción parlamentaria, fue aprobado 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. La inversión será de dos millones de dólares, los que se sumarán a los 31 millones de la divisa estadounidense que serán destinados a la adquisición de nuevo material rodante para Metro Valparaíso. De este material, ya llegaron al país los dos primeros trenes y se espera completar la flota total de ocho trenes en agosto de 2015, los que entrarán en operaciones a fines de este año.

B. COMISIÓN PRESIDENCIAL PRO MOVILIDAD URBANA. HACIA LA PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En junio de 2014, la Presidenta de la República 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 las 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 dos mil 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 Presidencia. Este informe está estructurado en siete ejes de acción, los que incluyen la planificación integrada del uso de suelo, la modernización y mejoramiento del transporte público mayor, el desincentivo y racionalización del uso del automóvil, la promoción de modos de transporte no motorizados, la promoción de una nueva cultura de la movilidad urbana, el establecimiento de una política y una ley marco de movilidad urbana y la 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 del país. En este contexto se espera presentar en el Congreso Nacional el proyecto de ley sobre Movilidad Urbana durante el primer semestre de este año.

C. CIUDADES INTELIGENTES

Durante 2014 se lanzó la primera Estrategia Nacional de Ciudades Inteligentes para la Movilidad 2014-2020, la que busca resolver los problemas de movilidad con un enfoque de cocreación 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 Transporte Informa en las regiones de Los Lagos y Coquimbo, siendo considerado uno de los diez proyectos de innovación más destacados del gobierno de acuerdo al concurso Desafío de Innovación 2014 para el sector público.

D. CONDUCTORES PROFESIONALES

Otro desafío ha sido el de 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 del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, Sence, se avanzará en la tarea de sumar a la fuerza de trabajo a más de tres mil 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.

E. SEGURIDAD VIAL

- Conducción bajo la influencia del alcohol

En junio de 2014 el gobierno impulsó la Ley N° 20.770, denominada Ley Emilia, que fue aprobada por el Congreso Nacional 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 estableció como delito fugarse del lugar del accidente y negarse a realizar el alcohotest o la alcoholemia.


Como resultados del efecto inhibitorio de la fiscalización de alcohol, se destaca que el año 2012 el 22 por ciento de los controles de alcohol marcaban positivos. Hoy, con la Ley Emilia en plena vigencia, este índice llega sólo al tres por ciento.

Durante el año 2014 se registraron los mejores resultados de los últimos trece años en lo que se refiere a fallecidos en accidentes de tránsito ligados al alcohol en la conducción. Concretamente, a nivel nacional, los fallecidos por esta causa pasaron de 205 víctimas en 2011 a 148 en los años 2012 y 2013, y a 142 fallecidos en el año 2014.

Para seguir avanzando en esta materia se ha estado trabajando en un reglamento que permitirá la implementación de equipos para la medición de alcohol en aliento con fines probatorios, lo que reemplazará a 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, se generará un efecto preventivo en la ocurrencia de siniestros de tránsito relacionados al alcohol en la conducción.

- Conducción con exceso de velocidad

El 40 por ciento de los accidentes de tránsito con resultado de muerte tiene como uno de sus factores principales el que uno de los conductores, al menos, lo haga con exceso de velocidad.



Basándose en experiencias internacionales que muestran reducciones considerables de fallecidos en accidentes de tránsito gracias a la implementación de centros que controlan 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 ha promovido la creación de zonas de tráfico calmado, denominadas Zonas 30, en las que los automóviles pueden transitar a una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, esto con el objetivo de mejorar la movilidad urbana. Actualmente están en desarrollo proyectos de planes pilotos en las comunas de Providencia y Vitacura.

- Sistemas de retención infantil

En Chile, la primera causa de muerte de niños de entre cero y catorce años son los accidentes de tránsito. En 2013 murieron 49 niños de entre cero y ocho años en accidentes, lo que representa un tres por ciento de las personas fallecidas en este tipo de siniestros. En tanto, se registraron tres mil 268 lesionados de esas edades con heridas de diversa consideración.

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

En febrero de 2014 se publicó el decreto que incorpora como requisito obligatorio que los vehículos, cuyo peso bruto sea menor a dos mil 700 kilogramos, 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 estadounidense 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.

- 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 la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, Conaset, ha ido 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, mientras que 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, el que fue entregado a las instituciones educacionales a nivel nacional.

- 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, a través de Conaset, ha impulsado 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, exigencia que entrará en vigencia a contar del 1 de enero de 2016.

De tal forma, el chaleco reflectante de alta visibilidad se agregó 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.

- 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 por accidentes 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, ha trabajado en 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 se ha publicado un decreto 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 ha estado trabajando en un nuevo examen práctico para postulantes a licencia clase C, con el fin de hacer más exigente este proceso y así contar con motociclistas mejor preparados y más seguros.

- Medidas de seguridad para vehículos

En la línea de reforzar las medidas de seguridad con que cuentan los vehículos del país con el objetivo de proteger la vida de las personas, se ha impulsado diversas medidas que permitan actualizar la normativa. De esta forma, ya se ha trabajado en las siguientes modificaciones:

- Obligatoriedad de que los vehículos que se comercialicen en el país cuenten con un *airbag* en los asientos delanteros, en un calendario progresivo que se inició en abril de 2015.
- Obligatoriedad de que los vehículos livianos motorizados cuenten con un sistema recordatorio de uso del cinturón de seguridad, con una alarma sonora que advierta al conductor. Entra en vigencia el 12 de mayo para todos los vehículos livianos de pasajeros que se homologuen a partir de esta fecha.
- 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. Esta norma entró en vigencia a contar de diciembre de 2014.
- Normas de seguridad de camiones: se ha trabajado 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 entrarán en vigencia en el año 2016.

F. REFORZAMIENTO DEL ROL FISCALIZADOR

- 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 436 mil 214 controles en 2014 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 y transporte escolar. En dichos controles se cursaron 83 mil infracciones.

En materia de buses interurbanos se realizaron 70 mil 990 fiscalizaciones con un total de doce mil 742 infracciones, llegando a un 81,7 por ciento y, en promedio, 16,5 controles por bus al año. Asimismo se efectuaron 801 mil 200 controles a pasajeros por el uso del cinturón de seguridad.

Respecto al transporte informal o pirata, en 2014 se realizaron catorce mil 980 controles, citando a tres mil 242 conductores a tribunales, cifra que se suma los dos mil 363 vehículos que fueron retirados de circulación y llevados a aparcaderos municipales.

En materia de transporte urbano, en Santiago se registraron un millón 415 mil 126 controles de evasión a usuarios del Transantiago, sancionando a 85 mil 807 usuarios. Respecto a la no detención en paradas, durante 2014 se fiscalizó los más de mil 120 paraderos más denunciados por los usuarios, cursando 680 infracciones a conductores de buses.

Paralelamente, se han realizado once mil 425 inspecciones a plantas de revisión técnica, escuelas de conductores y gabinetes municipales. En regiones, en tanto, se han realizado cerca de 26 mil 709 controles a servicios de transporte subsidiados —terrestre, marítimo, lacustre, fluvial, aéreo, ferrocarril, escolar, regulada, no regulada, extrema y Plan Renueva tu Micro—.



En 2014 se completó un total de 30,8 kilómetros de vías exclusivas y pistas sólo buses en la Región Metropolitana, que poseen cámaras automatizadas de fiscalización, lo que 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 del 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 se puso en marcha un sistema automatizado de control con cámaras en el sector de La Pirámide, el que 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 se inició la implementación de un sistema automatizado de fiscalización similar al de La Pirámide, el que comenzó a operar el primer trimestre de 2015 en el sector del Puente Llacolén, en la Región del Biobío. Esto permitirá controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen los camiones en el lugar, además de monitorear el tránsito que diariamente se traslada entre Concepción y San Pedro de la Paz.

- Modificaciones a la Ley de Tránsito

- Registro de multas no pagadas

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en diciembre de 2014, publicó 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 estableció que el comprador responderá solo por las multas empadronadas que figuren en el certificado emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación al momento de la compra.

- Registro Nacional de Servicios de Transportes Remunerados de Escolares

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones publicó con fecha 30 de mayo de 2014 la Ley N° 20.751, que modifica la Ley que crea el Registro Nacional de Servicios de Transportes Remunerados de Escolares, permitiendo cancelar a los conductores y acompañantes condenados por abusos sexuales.

G. DESARROLLO LOGÍSTICO

- Desarrollo portuario

En cumplimiento con el Programa de Gobierno, en 2014 se iniciaron los estudios para definir el cronograma de inversiones portuarias en la Región de Valparaíso. Las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio licitaron la ingeniería básica y línea base ambiental de sus respectivos proyectos. El ministerio adjudicó también un estudio para actualizar y mejorar la estimación de la futura demanda portuaria de la región, el cual a fines del año 2015 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 prometido por el 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, el ministerio 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 Públicas, 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 ejemplo, autopistas, ferrocarriles y centros logísticos—, de manera de generar una red logística de gran escala para la macrozona central.

Paralelamente, se desarrollaron 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.

En lo relativo a asegurar un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades en que se encuentran, en 2014 el ministerio 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.

Se solicitó a estas empresas dar inicio a la operación regular de los Comités Portuarios de Coordinación de Servicios Públicos previstos por la legislación vigente con la idea de fortalecer a las firmas 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, 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 se avanzó en dos importantes frentes. Primero, específicamente en el sur austral, el ministerio 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 implica una inversión de 660 millones de pesos financiada con fondos del subsidio espejo del Transantiago, que permitirá asegurar un uso equitativo y ordenado de esta infraestructura fundamental para la conectividad de la región.

Adicionalmente, y en conexión con la iniciativa de la Red Logística de Gran Escala en la macrozona central, se desarrolló 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 N° 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.



- Observatorio logístico

En mayo de 2014 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones firmó un acuerdo de colaboración con el *International Transport Forum* de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, 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, se inició 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.

- Modernización del transportes de carga por camión

En 2014 se firmó un convenio con el Servicio de Registro Civil e Identificación, 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, se ha perfeccionado 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 se avanzará 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.

H. TRANSPORTE AÉREO

Durante el año 2014 el tráfico aéreo superó los 17,2 millones de pasajeros, con un crecimiento del 4,6 por ciento respecto al año anterior. Comenzaron a operar seis 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, el 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 se impulsó 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 Nacional 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.

2. Telecomunicaciones

A. COBERTURA Y ACCESO

- 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 se inició la implementación del programa *WiFi* ChileGob, que contempla la instalación de cuatro zonas *WiFi* gratuitas en distintas localidades del país. En la primera fase se invirtieron 965 millones de pesos para instalar puntos de acceso gratuito a Internet en las regiones de Aysén, Los Ríos y Los Lagos, las 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 dos mil 500 millones de pesos cuyo financiamiento es un esfuerzo conjunto entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los gobiernos regionales.

- 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 transmisión 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, en Arica y Parinacota; Cachiyuyo, en Atacama; Chacayes, en O'Higgins; Huillínco, en Biobío; Ticalhue, en Los Ríos, y San Gregorio, en Magallanes, cuentan con conexión de voz y/o datos.

- Conectividad para la Educación

Conectividad para la Educación ha sido 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 a más de ocho mil 500 establecimientos educacionales que cuentan con Internet, favoreciendo así a más de tres millones de alumnos.

- Ampliación de enlace satelitales en Isla de Pascua y Juan Fernández

Se avanzó 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 la conexión entre dichas islas y Chile continental, considerando un aumento de capacidad de servicio.

El resultado de esta iniciativa fue el aumento del ancho de banda de los enlaces de la Isla de Pascua y archipiélago de Juan Fernández en 200 y ocho Megabits por segundo —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.

- Reforma al Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones

Con el objeto de avanzar hacia la equidad e inclusión digital, durante 2014 la Subsecretaría de Telecomunicaciones, Subtel, trabajó en una propuesta de reformulación normativa del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, la que será presentada durante 2015. El objetivo es ampliar su giro incorporando nuevas líneas de financiamiento como el subsidio de equipamiento digital, alfabetización digital, desarrollo de contenidos y aplicaciones y el potenciamiento de la infraestructura de telecomunicaciones.

- 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 la larga distancia nacional, iniciado en marzo de 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 tres millones de líneas de telefonía fija con un ahorro significativo en la comunicación a lo largo del país.

Este proceso abrió, 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.


- 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.

- Televisión Digital

Se dio inicio a la fase de implementación de la Ley de Televisión Digital de Libre Recepción. 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 las cuales se puede mencionar la mejora de la calidad de la imagen y del sonido, el aumento de la oferta de señales de televisión, la alta definición y otras características como la 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 por ciento. 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*—.

B. CALIDAD DE SERVICIOS / COMPETENCIA

- Calidad de servicios

Durante el año 2014, la Subtel inició la formulación de una propuesta de Plan Técnico de Calidad de Servicios basado en los instrumentos regulatorios derivados del artículo 24 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 los 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, entregando incentivos para incrementar la competencia entre operadores.

La Subtel trabajó también en la tramitación del proyecto de ley de Velocidad Mínima Garantizada en Internet, que actualmente se tramita en el Congreso Nacional, lo que se ajusta al reglamento de servicios de Telecomunicaciones.

- 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, la Subtel quedó en condiciones de comenzar el desarrollo del reglamento para la aplicación de esta ley, documento que está siendo trabajado en conjunto por la Subsecretaría y Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

- Nuevos sistemas de fiscalización

Durante el año 2014 se inauguró 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.



- Nueva institucionalidad

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

En ese marco, se ha trabajado 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 los 35 millones de servicios activos, considerados servicios básicos para la comunicación de las personas en el 98 por ciento 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.

- Difusión del ranking de 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, sino también por calidad de servicio. Con este propósito, la Subsecretaría de Telecomunicaciones ha estado 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.

- Fiscalización de neutralidad de Internet abierta y no discriminatoria

Durante 2014, la 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 N° 20.453, que consagra el principio de neutralidad de red para los usuarios de Internet.


La neutralidad de la 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 ha sido 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.

- Reglamento de servicio de telecomunicaciones

A comienzos de 2014, la Contraloría General de la República tomó razón del Reglamento de Servicios de Telecomunicaciones, elaborado 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 este tipo, no solo los 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.





El 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.

- 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 por ciento en las llamadas entre regiones. Adicionalmente, tras la entrada en vigencia de los decretos tarifarios móviles y de telefónica —telefonía local—, las tarifas de las llamadas desde fijo a móvil disminuyeron en un 74 por ciento. 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 han comenzado 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 por ciento durante el último año.

- *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 la 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 han estado trabajando en conjunto con las compañías de telefonía móvil en alcanzar un acuerdo público privado a fin de ofrecer soluciones a esta problemática que beneficie a los ciudadanos de ambos países.

- 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 por ciento. Así, la participación de mercado restante se reparte entre dos empresas que juntas poseen un 1,95 por ciento y los Operadores Móviles Virtuales —OMV—, que en su conjunto mantienen un uno por ciento del mercado.

Actualmente, seis OMV mantienen ofertas comerciales activas en el mercado de telefonía móvil. Algunas de estas empresas han presentado estrategias comerciales desafiantes con la finalidad de atraer a sus respectivos nichos de mercado. Se espera que la función 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 año 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.

- Mercado secundario del espectro radioeléctrico

En septiembre de 2014 se ingresó al Congreso Nacional 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.

3. 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.

III. ACCIONES PROGRAMADAS PARA EL PERÍODO MAYO DE 2015 A MAYO DE 2016

1. Seguridad vial

Con el objeto de seguir contribuyendo a la protección de la vida de las personas a través de la prevención de accidentes, durante 2015 se publicará el decreto que permita el uso de los equipos de alcoholtest evidencial, que servirán como medio de prueba similar al de las alcoholemias en caso de accidentes provocados por el consumo de alcohol en la conducción.

Paralelamente, se ha trabajado en una serie de modificaciones a la Ley de Tránsito, con el objeto de contribuir a que este documento recoja de manera apropiada la existencia de distintas alternativas de transporte que conviven a diario en las calles —bicicletas, automóviles y motos, entre otros—. Las modificaciones que se prepararon, y que serán presentadas durante 2015 al Congreso Nacional, buscan actualizar la normativa vigente para promover una mejor convivencia entre las personas y fomentar el uso compartido de las vías. Entre los cambios que se analizan, destacan:


- Disminución del límite de velocidad urbana de 60 a 50 kilómetros por hora.
- Creación de zonas de tráfico calmado en áreas residenciales.
- Definición de normas de circulación específica para bicicletas y vehículos similares.
- Integración de la convivencia vial dentro del temario de las escuelas de conductores.

2. Mejoramiento de la calidad de transporte

A. TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO

Con el objeto de continuar potenciando una mejor calidad en los servicios de transporte público de la Región Metropolitana, se continuará avanzando en la mantención y gestión de vías, a través de la implementación de 30 kilómetros de vías exclusivas. Se habilitará al uso público un tramo del eje dorsal, entre José María Caro y Recoleta, así como también se terminarán las obras de Santa Rosa Sur extensión, incluyendo las obras del colector primario.

Paralelamente, el año 2015 se iniciarán los estudios para la remodelación integral del eje Alameda-Providencia, que busca mejorar la calidad del transporte público y el diseño urbano y patrimonial de la principal arteria de la capital. Además, se concluirán los estudios de ingeniería



de detalle de avenida Independencia y se desarrollarán los estudios necesarios para llevar adelante la meta de los 40 kilómetros de ejes de movilidad. Asimismo, se continuará con los trabajos del corredor de Vicuña Mackenna y se dará inicio a las obras en Rinconada de Maipú y en Manuel Antonio Matta, en Quilicura.

Para este año se contempla, también, la implementación de la tercera etapa del proyecto de fiscalización automática, a través de cámaras, de las vías exclusivas para el transporte público de Santiago.

Además, se continuará el trabajo de intervención de aquellos servicios que presentan los peores índices de cumplimiento operacional y la mayor cantidad de reclamos por parte de los usuarios, denominados servicios críticos. Se reforzará la fiscalización de aquellos aspectos que presentan mayor molestia para los usuarios, como la no detención en paradas, frecuencia, buses fantasmas, y mantención de paradas, entre otros.

Por otra parte, se seguirá mejorando la información que reciben los usuarios para programar y planificar sus viajes, tanto de manera digital, con nuevas herramientas web, como móvil, como la continuidad de actualización de información en paradas y refugios del sistema.

De la misma manera, se realizarán programas de educación a usuarios en el uso del sistema a través de puntos de información en terreno, con visitas educativas a colegios y otras actividades; se continuará con el despliegue de la nueva gráfica a través de la actualización de señales de parada, tótems, refugios y otros, y se seguirá fortaleciendo la red de carga. En este sentido, a fines de este año se contará con venta de carga en 72 locales de la cadena Líder —Híper Líder y Express— y con puntos de validación en algunos ministerios.

Finalmente, se continuará actualizando la malla de recorridos, fortaleciendo la conectividad, disminuyendo trasbordos innecesarios y atendiendo los nuevos puntos de alta demanda que están apareciendo en nuevos sectores urbanos de Santiago.

B. EXTENSIÓN DE LA RED DE METRO

Para 2015 se contempla el desarrollo de los estudios de ingeniería e inicio de obras civiles para la ampliación de las líneas 2 y 3 de Metro. Paralelamente, se avanzará en el estudio de perfil de una nueva línea que permita descongestionar la Línea 1 del tren subterráneo y se continuará con la ejecución de obras de construcción para las nuevas líneas 3 y 6.

C. TRANSPORTE PÚBLICO DE REGIONES

Para este año, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuenta con 142 mil millones de pesos con el objeto de financiar los diversos programas de subsidios en los que se trabaja, los que incluyen también el financiamiento para la extensión del uso de la Tarjeta Nacional Estudiantil, TNE, que fue implementado en el verano de 2015.

En este contexto, los principales desafíos para este año son:

- Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas

Contempla nuevos servicios de transporte subsidiado que permitan conectar las regiones de Aysén y Magallanes por territorio chileno. Asimismo, potenciar la conectividad, principalmente de las localidades de Caleta Tortel, Puerto Edén y Puerto Natales.

- Transporte escolar

El servicio de transporte escolar se encuentra en proceso de licitación desde el 24 de noviembre y contempla un aumento de servicios subsidiados de 639 a 666, con el objeto de optimizar recorridos.
- Servicios de conectividad

Se trabajará en asegurar la continuidad de los servicios y, de esta forma, dar solución a 70 localidades identificadas con necesidad de transporte público.
- Programa Renueva tu Micro

Se continuará impulsando la renovación de flota de transporte público regional para mejorar el servicio que se entrega a los usuarios. Para este año se contempla una inversión de alrededor de cinco mil millones de pesos correspondiente a los gobiernos regionales.
- Mejoramiento del Transporte Urbano Mayor

Se implementarán zonas de mejoramiento de transporte urbano mayor con el objeto de que se cumpla con condiciones de operación, controladas por el ministerio, que aseguren una buena calidad de servicio para los usuarios. Esta medida se implementará en una primera etapa, en Temuco–Padre Las Casas, Valdivia, Talca y Concepción. Entre las principales medidas contempladas en estos perímetros de exclusión destacan:

 - Rebaja en la tarifa pasaje adulto.
 - Fortalecimiento frecuencias en horas punta.
 - Regularización de la operación en días sábados, domingos y festivos.
 - Extensión horaria de operación.
 - Plan de mejora antigüedad de la flota.
 - Optimización de recorridos para dar más cobertura. Recorridos más directos.
 - Mejoramiento en la información al usuario.
- Infraestructura Menor para el Transporte Público

Se desarrollarán proyectos de inversión en Infraestructura Menor para el Transporte Público en Regiones, con un presupuesto de inversión para 2015 de 19 mil 255 millones de pesos.

D. PROYECTOS DE TRENES DE CERCANÍA

Para fines de este año se proyecta el término de las obras necesarias para la implementación del servicio de ferrocarriles Rancagua Express, el que entraría en operaciones el primer semestre de 2016. Además, se avanzará en el desarrollo de los estudios para la implementación del proyecto de trenes de acercamiento entre Santiago y Melipilla, y se dará inicio a los estudios que evaluarán el servicio que podría conectar las comunas de Quinta Normal y Batuco —27 kilómetros—.

En tanto, para octubre de 2015 se estima la puesta en servicio de la extensión del Biotrén entre Lomas Coloradas y Coronel, y se espera iniciar los estudios de prefactibilidad del proyecto de extensión de este servicio entre Coronel y Lota.

Asimismo, se desarrollará el proceso de licitación para la rehabilitación de las vías del tren turístico de Valdivia a Antilhue.

E. PLAN DE INVERSIÓN PARA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se realizará el estudio de prefactibilidad para el proyecto de teleférico de Iquique a Alto Hospicio, así como los estudios correspondientes al corredor de buses y al metrocable de Antofagasta, y se contempla la licitación y el desarrollo de los estudios de prefactibilidad para la extensión de Biotrén al centro de Concepción, durante el primer semestre de este año. Además, se desarrollarán los estudios para el servicio de ferrocarril que unirá las ciudades de Temuco, Loncoche y Valdivia, los que deberían finalizar en octubre.

3. Norma para mejorar la convivencia vial

Se presentará una modificación a la Ley del Tránsito para mejorar la convivencia vial, la que, entre otras cosas, reconocerá a otros modos de desplazamiento no motorizados, como la bicicleta, generando con ello derechos y obligaciones a estos medios de transporte. Asimismo, se propondrá una disminución de la velocidad máxima de circulación.

El desarrollo de esta modificación contempló una etapa de consulta pública, realizada en octubre de 2014, proceso en el cual se registró la participación de más de mil 370 personas u organizaciones de distinto tipo, quienes entregaron su opinión respecto a la propuesta.

4. Comisión Pro Movilidad Urbana

Comenzarán a concretarse las medidas contenidas en el informe del Comité Pro Movilidad Urbana, con acciones como la instauración de los Comités Pro Movilidad Urbana en regiones y la entrega de planes de acción por ciudad. Adicionalmente, durante 2015 se proyecta el envío al Congreso Nacional del proyecto de ley de Movilidad Urbana.


5. Fiscalización

Durante el año 2015, y en virtud de los recursos asignados al Programa de Fiscalización de Transportes, en regiones se duplicarán los controles a los servicios de transporte de pasajeros que reciben subsidios del Estado para operar. En esta misma línea, en la Región Metropolitana se aumentará en un 26 por ciento el control de la evasión y de la adecuada detención en paraderos de los buses de transporte público metropolitano.

Asimismo, se iniciará la operación de un sistema automatizado de fiscalización de vías exclusivas en la ciudad de Temuco y un sistema de control mediante cámaras en la ciudad de Antofagasta, el que permitirá controlar la restricción de acceso a la ciudad que tienen los camiones a través de la avenida Salvador Allende.

En esta misma línea, se espera poner en marcha la operación de cámaras automatizadas de fiscalización en 45,4 kilómetros adicionales de vías exclusivas y solo buses de la Región Metropolitana, lo que permitirá llegar a 76,2 kilómetros en total de vías prioritarias para el transporte público de la capital que son controladas con tecnología.

Con el objeto de mejorar la cobertura de control, ya se implementó una sede provincial de Fiscalización de Transportes en Chiloé y se espera contar, durante este año, con dos nuevas sedes,



en las ciudades de San Felipe y Los Ángeles, totalizando con ello cuatro sedes provinciales que se unen a las quince sedes regionales existentes en el país.

6. Desarrollo logístico

Se iniciará la implementación del Observatorio Logístico y se seguirá avanzando en el desarrollo de boletines que permitan difundir información de eficiencia logística en el país.

7. Transporte aéreo

En materia de transporte aéreo, se contempla el envío al Congreso Nacional de un proyecto de ley que establecerá un sistema de planificación aeronáutica, el que busca dar fuerza legal a los respectivos planes maestros de aeródromos y conseguir un equilibrio adecuado entre el desarrollo de la actividad aeronáutica y el desarrollo de los territorios en los que se emplazan los aeródromos.

Por otra parte, se espera la entrada en vigencia del Decreto N° 232, el cual aprueba el reglamento de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

Paralelamente, en el ámbito multilateral, se continuará trabajando con los países de la Alianza del Pacífico para la liberalización de cielos, y recogiendo el trabajo del Consejo de la Sociedad Civil de la Junta de Aeronáutica Civil, se realizará un trabajo coordinado con otros organismos con competencia en la materia sobre la situación de la aviación general, con el objetivo de materializar una política.

8. Acceso y cobertura en telecomunicaciones

A. WIFI CHILEGOB

En el marco del programa *WiFi ChileGob*, los puntos de acceso comprometidos para 2015 son 612, mientras que en 2016 el país contará con 966 zonas de acceso gratuito operativas. En 2015, además, se continuará con una nueva etapa del proyecto, la que permitirá sumar a las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana y Biobío.

B. CONECTIVIDAD PARA LA EDUCACIÓN

En el ámbito de la Conectividad para la Educación, se implementará un aumento de velocidad de la conexión para los establecimientos educacionales beneficiados por este proyecto, de acuerdo a una selección que realizará el Ministerio de Educación.

C. CONECTIVIDAD EN ISLAS

A fines de este año estará en operación el proyecto de conectividad para el archipiélago de Juan Fernández e Isla de Pascua, por lo que ambas islas podrán verse beneficiados con mejores servicios de telecomunicaciones.

D. CONTRAPRESTACIONES CONCURSO 700

En el marco del despliegue de la red de 700 MHz, donde la Subtel entregará concesiones para la explotación del espectro radioeléctrico, se iniciará también el proceso de implementación de las primeras contraprestaciones obligatorias, que implican ofrecer servicios de telefonía móvil y transmisión de datos con acceso a Internet en mil 281 localidades, beneficiando a 186 mil habitantes. Con esto se dará conectividad a trece rutas obligatorias, las que suman más de 850 kilómetros.

Asimismo, el proceso estableció la obligación de suministrar el servicio público de transmisión de datos con acceso a Internet exento de pago por dos años en 503 establecimientos educacionales municipales y subvencionados, como también servicio de *roaming* nacional en la telefonía móvil.

En lo que se refiere al inicio de los servicios, las adjudicatarias cuentan con un plazo máximo de 18 meses a contar de las fechas de publicación de sus respectivos decretos de concesión, totalmente tramitados.

E. TELEVISIÓN DIGITAL

Este año se comenzará la implementación de la TV Digital en Chile, luego de que en abril fuera publicado en el Diario Oficial el reglamento que establece la hoja de ruta para la puesta en marcha de estos servicios.


Este reglamento establece que, en un plazo máximo de cinco años, todo el país contará con un servicio de mejor calidad. El primer paso será la presentación de las solicitudes de concesión y el cronograma de despliegue que deben presentar los canales, en un plazo de 60 días, luego de la publicación de dicho reglamento en el Diario Oficial.

F. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE TELECOMUNICACIONES

La Subtel, a través de la Gerencia del Fondo del Desarrollo de las Telecomunicaciones, GFDT, y la División Política Regulatoria y Estudios, está trabajando en la implementación de un Plan Nacional de Infraestructura de Telecomunicaciones, que forma parte de una política pública nacional de infraestructura público — privada de telecomunicaciones para la conectividad, el desarrollo social y la inclusión digital. Esta política busca dotar al Estado de las herramientas, procedimientos e instrumentos públicos para adquirir, administrar y disponer infraestructura de telecomunicaciones y de las capacidades de uso de esta infraestructura para proyectos de instituciones públicas o gobiernos locales.

G. FIBRA ÓPTICA AUSTRAL

Uno de los principales desafíos en acceso y cobertura tiene que ver con el Plan Nacional de Infraestructura de Telecomunicaciones, concretamente con el inicio del proyecto de Fibra Óptica Austral, cuyo objetivo es extender la red de comunicaciones troncales hasta la última ciudad del sur de Chile, cerrando la brecha de las carreteras digitales de alta capacidad y transmisión de datos en el país.



Con el llamado a licitación, que se realizará este año, se dará inicio al proyecto que conectará la Patagonia chilena, cumpliendo así con una de las misiones primordiales: disminuir la brecha digital y remarcar con sentido ciudadano el acceso a las tecnologías de la información.

Este proyecto busca dotar de infraestructura de telecomunicaciones de acceso abierto y no discriminatoria que sea adecuada para soportar servicios de telecomunicaciones de alta capacidad. Además, que permita al Estado de Chile reservar capacidad para desarrollar diferentes políticas públicas orientadas al desarrollo digital y al uso de tecnologías para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la zona austral del país.

El plan se enfoca en implementar el despliegue de un tendido submarino de fibra óptica con una longitud aproximada de tres mil kilómetros, que va desde Puerto Montt, pasando por Tortel, Punta Arenas con cruce a Porvenir y llegando a Puerto Williams —con ello se convertiría en el nodo óptico más austral de la red global—, con derivaciones terrestres hacia Palena, Coyhaique y Puerto Natales. Gran parte del trazado será con tendido por suelo submarino, con algunos trazados terrestres, con secciones soterradas y aéreas. Son 60 mil millones de pesos los que se invertirán en este proyecto. El llamado a concurso público se realizará durante el segundo trimestre del año 2015.

El inicio de despliegue de la primera fase del proyecto de Fibra Óptica Austral se estima para 2016.

H. FIBRA ÓPTICA EN LA ESQUINA

En 2015, y también a través del Plan Nacional de Infraestructura de Telecomunicaciones, se abordará el componente de acercar las redes de alta capacidad a los usuarios finales. Este año se realizarán estudios orientados a implementar fibra óptica hasta la esquina en sectores vulnerables de las regiones Metropolitana, Valparaíso y Biobío, focalizando los esfuerzos en comunidades indígenas, rurales y priorizando las más de siete mil localidades a nivel nacional que cuentan con nula o baja cobertura de servicios.

I. PORTABILIDAD

Tras la implementación de la portabilidad para los números de servicios complementarios, se habilitará, a partir de este año, una etapa de portabilidad geográfica para las líneas fijas, lo que romperá definitivamente las barreras territoriales. Esto último permitirá que los números se puedan traspasar desde una región a otra.

Posteriormente, como parte del final del proceso de portabilidad, las personas podrán elegir si desean portar su número telefónico al formato fijo o móvil, proceso que estaría vigente en 2016.

J. COMUNIDADES INDÍGENAS

Con el objetivo de aumentar su participación en la sociedad de la información, la Subtel promoverá el desarrollo digital y el acceso a las telecomunicaciones a localidades indígenas y pueblos originarios a través de programas y proyectos específicos, los que reforzarán su inclusión digital en el contexto de sus necesidades e identidad.

Por ello, durante el año 2015 se sentarán las bases para el desarrollo de este tipo de iniciativas, focalizándose en las necesidades específicas de conectividad de los pueblos originarios.



9. Calidad de servicios y competencia

A. INSTITUCIONALIDAD

En 2015 se enviará al Congreso Nacional una indicación sustitutiva del proyecto de ley de la Superintendencia de Telecomunicaciones y un proyecto de ley que moderniza la institucionalidad de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, recogiendo las nuevas necesidades institucionales del sector. Con ello se completará una transformación sustantiva a la institucionalidad del sector, por lo que se permitirá responder a las necesidades de un diseño de políticas y regulación en un ambiente de convergencia y con un fiscalizador técnico, moderno y especializado que supervigile adecuadamente el cumplimiento de las normas sectoriales.

B. FISCALIZACIÓN AL NUEVO REGLAMENTO DE SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES

Para el año 2015, y como parte del plan de fiscalización, se ejecutarán acciones de revisión a documentos de cobro, servicios de *roaming*, cobertura geográfica y disposiciones relacionadas con ofertas conjuntas de servicios de telecomunicaciones.

Adicionalmente, se trabajará en promover mejores prácticas en la industria que aumenten la calidad de la experiencia de los usuarios de servicios de telecomunicaciones. Para ello se avanzará en la implementación del Sello Subtel de Calidad de la Experiencia, como reconocimiento a las empresas de telecomunicaciones que destacan y mantienen un creciente mejoramiento de sus servicios, lo que debería estar en funcionamiento en 2016.

En línea con el punto anterior, se mejorará el Reglamento de Reclamos de Servicios de Telecomunicaciones con el objetivo de que permita una mejor defensa de los ciudadanos frente a incumplimientos y fallas de servicios.

C. CENTRO DE MONITOREO

Tras la implementación del nuevo sistema de monitoreo, se contempla la adquisición de una nueva estación fija, la que estará integrada al Centro de Monitoreo de la Región Metropolitana, que estará implementado en 2016, potenciando aún más los niveles de fiscalización y seguimiento remoto.

D. MÓVILES VIRTUALES

Se trabajará para que el reglamento para Operadores Móviles Virtuales, que se encuentra en proceso de validación, se ingrese a Contraloría General de la República durante este año.

10. Acciones frente a la emergencia de Atacama

A. TRANSPORTES

Desde el Área de Transportes, trabajadores de la Secretaría Regional Ministerial y del Programa de Fiscalización se encuentran en la región apoyando las tareas de limpieza y de despeje que permitan garantizar la pronta rehabilitación del transporte en las ciudades afectadas.

Paralelamente, se trabaja en conjunto con los gremios de transporte público de la región para asegurar la rápida conectividad en la zona, y, con el objeto de facilitar este proceso, se decretó un perímetro de restricción vehicular en el centro de Copiapó. Esto permitió que las máquinas de despeje pudieran trabajar más fluidamente, acortando los plazos para la recuperación del alcantarillado, el transporte público y la limpieza de calles en general.

Por otro lado, se crearon ocho nuevos servicios, subsidiados con los recursos de la ley de Subsidio al Transporte Público, para el pronto restablecimiento de la conectividad. Estos buses funcionarán por al menos 30 días y serán gratuitos mientras dure la emergencia.

Con el mismo fin, y junto a las autoridades locales, se habilitó un terminal provisorio en el estadio municipal de Chañaral. Este terminal reemplazará temporalmente al que resultó totalmente destruido por el desborde de El Salado.

Paralelamente, se trabajó para facilitar el transporte de carga en la región, estableciéndose un *bypass* en la Ruta 5, el que evitó que los camiones tuvieran que entrar a Chañaral, reduciendo con ello la presión sobre la debilitada infraestructura vial de la ciudad y permitiendo que las máquinas pudieran trabajar de forma más rápida y efectiva.

B. TELECOMUNICACIONES

La emergencia afectó a los sistemas de telecomunicaciones, implicando el corte de las dos redes de fibra óptica existentes, pertenecientes a las empresas Movistar y Entel. En particular, se vieron comprometidos los servicios de voz y datos desde la Región de Atacama hasta la de Arica y Parinacota. Frente a esta situación, la Subtel activó sus planes de control y monitoreo con cada una de las empresas involucradas, con el objeto de coordinar el trabajo para la reposición de los servicios, proceso que se extendió hasta el 30 de marzo y que incluyó medidas como la recuperación de cables y tramos de fibra óptica.

Paralelamente, desde el primer día de la emergencia, la Subsecretaría de Telecomunicaciones generó reportes técnicos, cada dos horas, con los avances de los trabajos realizados en terreno. Para esto se trasladaron fiscalizadores desde Santiago y La Serena a Copiapó y a otras comunas afectadas, con el objeto de evaluar y monitorear la recuperación y la continuidad de los servicios de telecomunicaciones.

También se trabajó con las empresas de telecomunicaciones para disponer de una oferta gratuita para los ciudadanos —minutos gratis, SMS o recargas en los planes—, de tal forma que pudieran efectuar llamadas de emergencia a familiares y amigos.

Finalmente, y gracias a la colaboración de las empresas de telecomunicaciones, se dispuso de puntos de acceso ciudadano de emergencias a una red de datos en diez albergues.

