



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

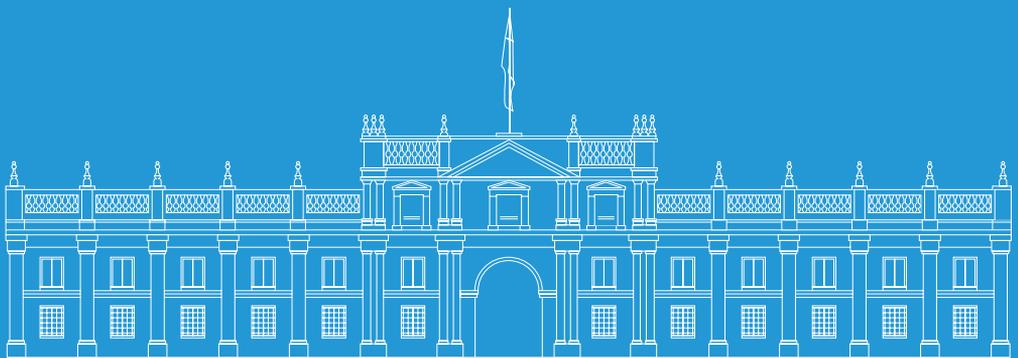
Gobierno de Chile

Cuenta Pública 2016

Ministra Paola Tapia Salas







Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones





I. Políticas Ministeriales

La integración a la que todos los chilenos deben acceder requiere el firme compromiso por parte de las autoridades a cargo. Por lo mismo, desde 2014, las políticas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se han centrado en apoyar el desarrollo del país buscando integrar las opciones que permitan acortar las brechas existentes en todo ámbito, tales como, salud, educación, trabajo, cultura, etc. Pero sobre todo, dar el sello de cercanía y seguridad que requieren los usuarios para trasladarse en el territorio nacional, o para conectarse al país y al mundo, mediante el uso de las tecnologías de la comunicación e información.

Por eso, nuestras prioridades se han centrado en las siguientes acciones y que desarrollaremos en profundidad en la siguiente Cuenta Pública:

- Integración del Transporte Público en Santiago y regiones, no sólo desde el punto de vista de la incorporación de nuevas tecnologías o el aumento de la infraestructura que garanticen una movilidad digna para todos los chilenos y chilenas, sino que también analizando y desarrollando iniciativas que contribuyan a disminuir la congestión vehicular, la contaminación y los accidentes.
- Integrar la cobertura y calidad de los servicios de telecomunicaciones, en particular en los rincones más apartados del país, disminuyendo la brecha digital y permitiendo un acceso igualitario a las nuevas tecnologías respetando sus derechos como consumidores.
- Garantizar que los chilenos y chilenas que habitan en los rincones más apartados del país tengan posibilidad de acercarse a sus familias y a zonas de desarrollo económico, educacional, social y cultural. Para esto se ha desarrollado un programa de subsidios que abarca todos los medios de transporte, como el marítimo, lacustre, fluvial, terrestre y aéreo.
- La movilidad de bienes y servicios es clave para aportar en la productividad, y por eso en materia de transporte de carga, hay un especial énfasis tanto en nuestros puertos como en el uso de las carreteras y vías férreas que cruzan el país.
- Por último, pero no menos importante, es la sana convivencia entre modos de transporte, buscando con ello también la prevención de accidentes de tránsito. Para esto hemos introducido mejoras normativas y mayor fiscalización, dando énfasis a la educación de los conductores, ciclistas y peatones.



II. Principales logros de los años 2014 – 2015 – 2016

1. Potenciar la movilidad.

A. FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

A.1 Mejoramiento Sistema Transporte Público Región Metropolitana.

- INFRAESTRUCTURA.

Durante el período 2014-2016, se desarrollaron una serie de proyectos ligados a mejorar la movilidad de los usuarios que utilizan el transporte público. En este sentido, en 2014 se retomaron las obras del plan de infraestructura de vías priorizadas, logrando un crecimiento de un 40% de las pistas segregadas (Pistas Solo Bus, Corredores y Vías Exclusivas), pasando de 219 kilómetros el 2014 a 305 kilómetros el 2016. Esto permite acortar los tiempos de viaje de todos los usuarios de buses en la capital.

Dentro de estos avances destacan la entrega -en el segundo semestre de 2016- del primer tramo del corredor Vicuña Mackenna, que corresponde a 1,8 kilómetros entre Mirador Azul y Vicente Valdés, y la incorporación (entre 2015 y 2016) de 24 nuevos kilómetros de “Pistas Solo Bus” en arterias de alto flujo, como por ejemplo Compañía, Bellavista, La Paz y Exposición.

- TECNOLOGÍA.

Para la fiscalización del uso de este tipo de vías se incorporó la tecnología de cámaras automáticas en varias arterias de la ciudad. A enero de 2017 existen un total 352 dispositivos en funcionamiento, siendo las más recientes las instaladas en los ejes Macul e Irrazaval correspondiente a la Etapa III de este proyecto. Cabe destacar que una vez finalizada esta fase en el primer semestre de este año, el número alcanzará las 515 cámaras.

- PARADEROS.

Paralelamente, en 2016 comenzamos la restauración y mejora de 3.232 paraderos en 10 comunas del Gran Santiago, siendo Recoleta y Peñalolén las primeras beneficiadas.

- PLAN CENTRO.

Un hito en infraestructura e integración del transporte con su entorno es el Plan Centro -iniciado en 2015- y desarrollado en conjunto con la Municipalidad de Santiago en el casco histórico, donde circulan a diario más de 2.000.000 de personas. Sus objetivos son revitalizar varios puntos de la comuna y otorgar espacios exclusivos para el desplazamiento de buses. Se da especial énfasis a los peatones, mejorando veredas, plantando más árboles e integrando



otros modos de transporte, como las bicicletas en el perímetro entre las calles José Miguel de la Barra, Manuel Rodríguez, Alameda y Santo Domingo.

En 2016, además, se transformaron en ejes de transporte público las calles Compañía y San Antonio, cuyas obras se entregaron en enero y agosto de ese año, respectivamente. Actualmente, está en ejecución la obra de remodelación del eje Santo Domingo, convirtiéndola en una vía exclusiva para buses, además de la extensión de la peatonalización de calle Puente.

- TARJETA BIP.

Un ámbito esencial en el funcionamiento del sistema dice relación con otorgar mayor cobertura de los puntos de carga de tarjetas Bip!, implementándose un plan de incremento de estas zonas de recarga, pasando de 1.728 lugares el año 2014 a 2.966 el 2016, lo que representa un aumento de un 71,5% de estos espacios en el Gran Santiago. Factor importante de este incremento se explica por la incorporación –el año pasado– de nuevas alianzas con supermercados Ekono y empresas Shell, esta última con 29 locales que atenderán las 24 horas, a lo que se suman los compromisos existentes desde 2015 con Líder, Express, Acuenta y Unimarc.

- REASIGNACIÓN DE SERVICIOS.

La operación del Transantiago ha sido una preocupación constante para este Ministerio, específicamente la calidad del servicio que presentan las empresas concesionarias. Buscando mejoras en este sentido, se readecúo la flota en base a las capacidades de cada operador. Es así como en 2015 se realizó la primera reasignación del sistema, específicamente del servicio 213e, que pasó de SUBUS a ser administrado por STP.

Estas revisiones se repitieron en 2016, realizándose dos reasignaciones más: el servicio 112 de Alsacia pasó a manos de STP, bajo el recorrido 712, mientras que los servicios 424 y 416e –antes Express– ahora son operados por Metbus, este último denominado 546e.

- BUSES.

Los buses que sostienen el sistema de transporte en la capital también son un factor en constante evaluación, desde que se iniciara el sistema el año 2007, y por eso la flota ha experimentado una constante renovación, con la inclusión de máquinas que cumplen las normas más eficientes a nivel de rendimiento, pero a la vez, más amigables con el medioambiente. De hecho, al 2016 el 20% de la flota cumple la norma Euro V, o incluso, Euro VI, en tanto el resto de los buses circula con norma Euro III.

- CONDUCTORES.

Para la industria, también es clave tener personal para mantener en funcionamiento el sistema, y por ello se han fomentado políticas que buscan profesionalizar la labor de los conductores



de buses, donde más de 1.000 choferes nuevos se han incorporado a Transantiago a través del programa “Más Capaz” implementado desde 2015 y desarrollado por el Servicio Nacional de Capacitación (SENCE), a lo que se suman charlas que permiten concientizar a los conductores sobre la importancia de su labor.

- PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Respecto a la implementación de mejoras futuras al sistema, en 2016 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevó a cabo el Plan de Participación Ciudadana “¿Cuál es tu parada? Sé parte de la solución”, que contó con más de 10.000 participantes gracias al despliegue de distintos mecanismos: una consulta online, 22 encuentros en diversas comunas y un Bus Centro que recorrió distintos puntos estratégicos de las zonas pertenecientes al sistema de transporte metropolitano.

- CONTENIDOS ESCENCIALES NUEVAS BASES.

Considerando que los actuales contratos vencen el 2018, en diciembre de 2016 fueron publicados los Contenidos Esenciales de las Nuevas Bases de Licitación. En ellas se encuentran 19 nuevos recorridos y 18 modificaciones, aumentándose la red del sistema en más de 500 kilómetros, a lo que se suma un aumento de flota en un 6,7%, equivalente 435 nuevos buses. También se considera el pago a empresas condicionados a la calidad de servicio; la creación del Índice de Detención de Parada (IDP); la carga remota de tarjeta de pago; la exigencia de buses con piso bajo para el 90% de la flota del sistema que entren en los nuevos contratos; cambios en el diseño interior del bus; cabinas para conductores mejorando las condiciones de seguridad de los choferes; y buses Euro VI, con nuevos incentivos para flota cero emisiones.

- METRO, NUEVAS LÍNEAS CON TRANSPORTE SUSTENTABLE.

La red de Metro es sin duda un elemento esencial en el sistema de transporte público metropolitano. Actualmente el Estado está realizando la ampliación más relevante de la historia del tren subterráneo, a través de la construcción de las líneas 3 y 6, y la posterior extensión de las líneas 2 y 3.

Respecto a estos proyectos, Metro registró un positivo avance en la construcción simultánea de las líneas 3 y 6, proyecto que se desarrolló en 2016 de acuerdo a los tiempos programados alcanzando a diciembre de ese año un avance de 76%.

En detalle, la línea 6, que debutará el segundo semestre de este año, cerró 2016 con un avance de 90%. En tanto, la línea 3, cuya puesta en marcha se estima para el segundo semestre de 2018, alcanzó un 63%.



Además de la nueva infraestructura, la red desarrolló en el período una serie de medidas en la búsqueda de brindar un mejor servicio de cara a los pasajeros. Es así como con el objetivo de disminuir los efectos que tiene la suspensión de los viajes en los usuarios y en la ciudad, en 2014 Metro implementó un Plan de Mejoramiento de Gestión de Fallas de Alto Impacto.

- DISMINUCIÓN ACCIDENTABILIDAD.

En tanto, la accidentabilidad de usuarios también arrojó resultados positivos. En comparación a 2015, los accidentes de trayecto disminuyeron un 12,4% alcanzando una tasa de solo 5,8 por millón de pasajeros el año pasado.

- OPERACIÓN.

En cuanto a operación, en 2015 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 (DTPM), reforzándose el rol del jefe de la emergencia en terreno y revisando el protocolo de evacuación en túneles.

- SATISFACCIÓN USUARIOS.

Todas estas mejoras rindieron fruto entre los usuarios del tren subterráneo, pues en 2016 la satisfacción neta alcanzó un promedio de 58%, siendo particularmente positivo los últimos meses del año, en especial el mes de diciembre que alcanzó su nivel más alto en cuatro años con un 73% de satisfacción neta. Dentro de las dimensiones mejor evaluadas ese mes destacan limpieza (88%), educación a clientes (86%), desplazamientos fáciles (84%) e información disponible (84%).

- SOSTENIBILIDAD.

La sostenibilidad también estuvo fuertemente presente en la gestión 2016. Uno de los proyectos clave en este tema fue la incorporación de la energía renovable no convencional (ERNC) a la matriz energética de Metro. Gracias a la firma de dos contratos de suministro eléctrico, a fines de este año, el tren subterráneo comenzará a abastecer cerca del 60% de sus requerimientos de energía con ERNC. Ello permitirá reducir las emisiones a nivel país del orden de 130.000 ton CO₂ a partir de 2018, lo que equivale a la plantación de 7.800.000 de árboles.

- GESTIÓN.

En materia de gestión, durante 2016 Metro transportó 670 millones de pasajeros, lo que equivale, en promedio, a 2,3 millones de personas en un día laboral, llegando en los meses de mayor afluencia a 2,4 millones de pasajeros. Proyecto clave en esta materia fue la puesta en marcha -en junio de ese año- del CBTC, moderno sistema de control automático de trenes basado en las comunicaciones que permitió aumentar en un 12% la oferta de transporte en



el horario y el tramo más cargado de la red, lo que equivale a 5 mil pasajeros por hora punta aproximadamente.

- SERVICIOS DE TRENES EN LA REGIÓN METROPOLITANA.

En el período 2014-2016, se ejecutaron las obras necesarias para la puesta en operación de los proyectos Metrotren Rancagua y Metrotren Nos, iniciativas que contemplaron la rehabilitación de infraestructura ferroviaria, 18 estaciones (cifra que contabiliza en conjunto las estaciones de ambos servicios) y adquisición de 16 nuevos trenes, para transportar 23 millones de pasajeros anualmente.

- NOS EXPRESS.

Consiste en un tren urbano de superficie que considera 21 kilómetros de infraestructura ferroviaria, 10 estaciones, incorporación de 12 trenes nuevos -para transportar 18 millones de pasajeros al año 2020- y la implementación de medio de pago integrado a Transantiago con tarjeta BIP, con un tiempo de viajes de 24 minutos y un intervalo en hora punta de 6 minutos. Entró en operación en el primer trimestre de 2017.

- RANCAGUA EXPRESS.

El servicio considera 82 kilómetros de infraestructura ferroviaria, 10 estaciones, dos compartidas con el servicio hacia Nos (Estación Alameda y Estación San Bernardo) y la incorporación de cuatro nuevos trenes, para transportar 5 millones de pasajeros al año 2020.

- NUEVOS PROYECTOS.

Adicionalmente, se sigue avanzando en la implementación de nuevos proyectos de conectividad ferroviaria, como el tren Santiago-Melipilla, cuyos estudios de ingeniería finalizan el primer trimestre. Por otra parte, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto fue ingresado en diciembre de 2015 y está en etapa de evaluación.

Otro proyecto que ha seguido pasando etapas es el que unirá a Batuco con Santiago. A fines de 2016 concluyó su ingeniería básica, junto con la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, el cual se espera ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) durante 2017.

A.2 MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN REGIONES.

Un compromiso fundamental del Ministerio es mejorar los sistemas de transporte público, para resguardar el derecho a la movilidad, el desarrollo inclusivo y una mejor calidad de vida para los chilenos y chilenas en todas las regiones del país, y por eso ha sido esencial el alcance de los Subsidios al Transporte Público, que ha tenido un especial énfasis en las zonas aisladas y rurales.



- MÁS Y MEJORES SERVICIOS.

A través de dichos subsidios, cada año se eleva sostenidamente el número de servicios para las zonas alejadas operados en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo. De esta manera, los recorridos crecieron -a nivel nacional- desde 514 en 2014 a 645 servicios en 2016 a nivel nacional. Más de medio millón de personas han sido beneficiadas con más conectividad a sectores urbanos para realizar trámites o acceder a prestaciones básicas para el normal desarrollo de sus vidas, como atención de salud o efectuar compras.

Un hito relevante en conectividad fue la puesta en marcha -en 2015- del servicio subsidiado aéreo entre Balmaceda y Punta Arenas, que devolvió la conectividad directa por este medio de transporte a más de 272.000 personas de las regiones de Aysén y Magallanes, interrumpida tras la suspensión en marzo de ese mismo año del vuelo comercial que unía ambas zonas extremas.

También destaca el servicio subsidiado marítimo Puerto Yungay - Puerto Natales, que permitió en 2016 conectar por primera vez todo el territorio nacional, mediante un recorrido de 770 kilómetros (415 millas náuticas), que une en alrededor de 41 horas de navegación a las regiones de Aysén y Magallanes.

Otro importante proyecto de conectividad es el programa de Transporte Escolar Gratuito. Si en 2014 existían 613 servicios de este tipo en el país; en 2016 el número de servicios llegó a 782, favoreciendo a 48 mil estudiantes con dificultades de traslado hacia sus escuelas y liceos.

- MODERNIZACIÓN.

Avanzar en la modernización de los sistemas de transporte público de diferentes ciudades y localidades de regiones, fue otra tarea relevante para la gestión, que partió con el programa de renovación de taxis colectivos, en conjunto con los Gobiernos Regionales. Sólo el primer año, 2015, se logró cambiar 888 vehículos antiguos por automóviles más modernos, eficientes y seguros para los usuarios, cifra que aumentó a 1.160 en 2016, totalizando 2.048 taxis renovados en todo el país.

En tanto, con el Programa Renueva Tu Micro avanzamos en el reemplazo de los buses antiguos que circulan en regiones. Entre 2014 y 2015 se logró el recambio de 838 máquinas por vehículos más modernos y de mejor tecnología, mientras el 2016 se incorporaron 122 vehículos más, sumando en total 960 en diversos puntos del país.



- NUEVAS REGULACIONES.

Otro paso importante en 2016 fue la implementación del primer perímetro de exclusión en la ciudad de Villarrica, Región de La Araucanía. Este proyecto introdujo mejoras en el sistema de buses de la comuna lacustre, como más frecuencias durante el horario punta mañana, mayor regularidad en los servicios y una importante rebaja tarifaria para sus usuarios.

A.3 SERVICIOS FERROVIARIOS EN REGIONES.

Dando respuesta a un anhelo largamente esperado por los habitantes de la Región del Biobío, durante 2014 y 2015, se ejecutó la construcción de la extensión del servicio Biotren entre la Estación Lomas Coloradas y la Estación Coronel. La puesta en operación se inició el 29 de febrero de 2016, triplicando la cantidad de pasajeros transportados al año. Se espera que el 2017 se movilicen más de 4,6 millones de pasajeros.

Asimismo, en 2015 se concretó la integración tarifaria entre Metro Valparaíso, tres ascensores y los trolebuses, lo que implicó un importante descuento en el pasaje para quienes utilizan la combinación de dos o más modos.

En julio de 2016 la integración sumó al servicio de buses número 122 que opera de manera local entre las comunas de Quilpué y Villa Alemana. Esta línea opera con Metro Valparaíso, mediante un sistema de pago con la tarjeta Merval.

En tanto, a fines de 2015 se iniciaron los estudios de prefactibilidad de diversos proyectos como el Nuevo Servicio de Trenes La Unión - Osorno - Frutillar - Puerto Montt; también el Nuevo Servicio de Trenes Temuco-Valdivia, incluye Freire, Gorbea, Loncoche y Lanco; y el estudio para la evaluación de un sistema de transporte masivo ferroviario para el Gran Concepción. Cabe destacar que esta etapa finalizó en 2016.

Adicionalmente, también en 2016, comenzó el estudio para el nuevo servicio de Trenes Coronel-Lota, instancia que está en desarrollo.



B. MOVILIDAD URBANA

B.1 Planificación y gestión de la movilidad con visión de futuro.

El Ministerio, a través de su unidad de Planificación y Desarrollo, ha trabajado intensamente en la forma de ver el transporte, avanzando hacia una mirada más amplia e integradora de todos los modos de transporte. Con este foco, entre los años 2014 y 2016, se actualizaron los Planes Maestros de Transporte Urbano de las ciudades de Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó, Coquimbo-La Serena, Temuco-Padre Las Casas, Valdivia, Osorno, insumos clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Además, en este mismo período se desarrollaron más de 100 estudios para abordar temáticas relacionadas a conectividad peatonal, infraestructura de ciclovías, metodologías de evaluación social de proyectos y conectividad vial, entre otros. Cabe destacar que en 2015 concluyeron los análisis de desarrollo urbano y conectividad de cinco comunas de la Región Metropolitana.

En el área de infraestructura, entre 2014 y 2016, la Coordinación de Planificación y Desarrollo llevó a cabo 80 iniciativas por un total de 21.565 millones de pesos, financiadas gracias a la Ley de Subsidios al Transporte Público, relacionadas a “Pistas Solo Bus”, paraderos, mejoramiento de intersecciones críticas y proyectos de seguridad vial en todo el país.

En cuanto a gestión de tránsito, en 2015 la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) inauguró un nuevo centro de control en la Región del Maule, con una inversión de 4.114 millones de pesos durante los dos primeros años de gobierno, y a fines de 2016 se iniciaron los primeros trabajos para iniciar operaciones en Valdivia. Adicionalmente se está avanzando en Arica, Iquique, Copiapó, Coyhaique y Punta Arenas, para que estas ciudades –y el resto de las capitales regionales– cuenten con centros de control en el futuro.

Además, en el período 2014-2016, se han conectado a la red 584 intersecciones de semáforo, para llegar a un total de 4.327. En 2014, en conjunto con el Servicio Nacional del Adulto Mayor (Senama) se inició una revisión de las 2.427 intersecciones semaforizadas del Gran Santiago, con el objetivo de aumentar los tiempos de verde peatonal en beneficio de los adultos mayores y personas en situación de discapacidad.

En el ámbito de la innovación, ahora 14 ciudades pueden planificar sus viajes en transporte público gracias a las alianzas –alcanzadas en 2015– con Google y Moovit. También, durante la presente administración, se consolidó el servicio de información de movilidad Transporte Informa en Santiago, Coquimbo, Valparaíso y Puerto Montt.

B.2 Reforzamiento del Rol Fiscalizador.

A través del Programa de Fiscalización se verifican las condiciones técnicas y de seguridad a buses interurbanos, periféricos, rurales, urbanos, colectivos, taxis básicos y ejecutivos,



vehículos de turismo y buses del Transporte Público Metropolitano, además de transporte de aeropuerto, transporte de carga, transporte escolar, etc.

Estas operaciones han sumado en los últimos tres años (2014-2016) más de 1.530.000 controles en la vía pública que se han traducido en más de 331.000 infracciones. En materia de buses interurbanos, el promedio anual de fiscalizaciones es de 16 por vehículo, lográndose en estos tres años casi 195.000 controles en total, lo que se tradujo en casi 32.000 infracciones. Asimismo, los controles a pasajeros por uso de cinturón de seguridad durante el trienio superan los 2.190.000.

Un hito de esta gestión en materia de fiscalización fue la puesta en marcha, en 2014, de la Ley N°20.751, permitiendo cancelar la inscripción para el transporte escolar de los conductores y acompañantes que hayan sido condenados por abusos sexuales. Siguiendo el tema normativo, también en 2014 nace la Ley N° 20.795, que modifica la Ley de Tránsito y establece la obligatoriedad para el vendedor de un auto usado, de la presentación del Registro de Multas de Tránsito no pagadas.

En cuanto a la fiscalización de establecimientos asociados al transporte, se pueden destacar las más de 34.000 fiscalizaciones realizadas en estos tres años a Plantas de Revisión Técnicas, Escuelas de Conductores (Profesionales y Clase B) y Gabinetes Municipales.

Asimismo, se licitaron tres nuevos proyectos de cámaras automatizadas de fiscalización en las regiones de Antofagasta, Araucanía y Metropolitana, a las que se sumó en 2016 la Región de Coquimbo. Además, está en pleno funcionamiento el sistema de control automatizado de camiones que opera en el sector de La Pirámide, en la Región Metropolitana, que en su primer año de funcionamiento (2015) redujo los infractores en un 83% respecto al período de marcha blanca. En tanto, en Biobío se inició en 2015 la marcha blanca del sistema de control con cámaras automatizadas en el puente Llacolén, para fiscalizar la restricción de circulación que tiene el transporte de carga en horarios de mayor congestión.

Mejorar el transporte público también implica un fuerte trabajo fiscalizador, para garantizar que el servicio de las empresas operadoras está cumpliendo con estándares adecuados. Es así como en estos tres años, en Santiago, se han hecho más de 79.000 controles, cursándose cerca de 47.000 infracciones. La no detención en paraderos también es un elemento relevante de control. Sólo entre 2015 y 2016, este tipo de fiscalizaciones llegó a casi 2.500, cursándose 312 infracciones a conductores.

Pero así como se fiscaliza al prestador del servicio, los usuarios del Transantiago también están sujetos al control de la autoridad de transporte. Sólo en los tres últimos años se han realizado controles por evasión de pago a más de 4.586.000 usuarios, mientras que los sancionados por no cancelar su pasaje alcanzan en este período 2014-2016 a los 250.000 pasajeros. En



tanto, en 2016, se detectaron más de 2.182 TNE que estaban siendo mal utilizadas, las que fueron retiradas.

Además, durante los episodios de Preemergencia y Emergencia ambiental se hace control de emisiones. En estos tres años, durante el período de fiscalización (abril-agosto), se controlaron 28.491 vehículos. Además, se efectuaron fiscalizaciones para verificar el cumplimiento de la restricción aplicada a vehículos catalíticos, restricción de circulación al interior del anillo Américo Vespucio aplicada a camiones, y el control de vehículos particulares en los ejes ambientales creados para mejorar los tiempos de desplazamiento de los buses del Transantiago.

En regiones, se realizaron sobre los 113.000 controles a buses urbanos en estos tres años, cursando 8.600 infracciones, con una cobertura del 90% de los buses y con un promedio de 4,2 controles por bus al año. También se realizaron fiscalizaciones a los servicios de transporte que reciben subsidios provenientes de los recursos espejos de Transantiago. Así, en el período 2014-2016, se efectuaron más de 113.600 fiscalizaciones a servicios regulados, al transporte escolar que atiende a los colegios de zonas aisladas del país y a la verificación del cobro de tarifa escolar rebajada en servicios urbanos y rurales; y a casi 1.800 verificaciones a chatarrizadores adscritos al programa Renueva tu Micro.

B.3 Plantas de Revisión Técnica.

Por Resolución N°251 de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las Bases de Licitación para otorgar concesiones para operar plantas de revisión técnica (PRT) de vehículos. Con este nuevo marco regulatorio, y sus posteriores modificaciones, se dio inicio en 13 regiones del país a procesos de licitación, con el objeto de renovar las concesiones de plantas revisoras que vencían en 2014.

A la fecha están operando 45 nuevas plantas revisoras de un total de 111 adjudicadas durante el período. Asimismo, se ha estado trabajando en aumentar el número de líneas en cada PRT, tanto para vehículos livianos como pesados. Es así como en 2013 a nivel nacional había un total de 357 líneas operativas, mientras que con las nuevas concesiones se aumenta a 477 líneas licitadas.

C. CONVIVENCIA DE MODOS Y SEGURIDAD VIAL

C.1 Convivencia de Modos.

Durante 2014 se conformó la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, instancia integrada por 26 personas entre políticos, expertos y ciudadanos, quienes presentaron propuestas para mejorar la movilidad y disminuir la congestión en las ciudades del país a través de un informe que se entregó en 2015 a la Presidenta de la República.



En línea con este documento se elaboró un proyecto de ley -ingresado en agosto de 2015- que busca incentivar una mejor convivencia entre los distintos modos de transporte y que se preparó junto a diferentes organizaciones ciudadanas. La iniciativa propone disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas de 60 a 50 kms./hora, formalizar las zonas de tránsito calmado y establecer materias de convivencia vial en las escuelas de conductores, entre otros tópicos.

Además, la Subsecretaría de Transportes, inició en 2014 un trabajo en conjunto con su Consejo de la Sociedad Civil y diversas organizaciones civiles representativas de usuarios de diferentes modos de transporte, en el levantamiento de nueve principios de convivencia vial, que llaman principalmente al respeto de todas las formas de movilidad, a mejorar la actitud al desplazarse por la ciudad y a la correcta utilización del espacio vial. Estos principios serán la base de la implementación de las políticas públicas referidas a la movilidad.

En relación con las mejoras de las condiciones viales, en 2016 en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se trabajó en la promulgación de la Ley N°20.958 (D.O. 15.10.2016), o Ley de Aportes, que modifica la norma de Urbanismo y Construcción, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a proyectos de construcción, mientras que durante el primer trimestre de 2017 ingresará en tramitación el reglamento de la metodología de los Informes de Mitigación Vial.

En dicha Ley de Aportes, todos los proyectos que conlleven crecimiento urbano, por extensión o por densificación, y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deben hacerse cargo de éstos mediante dos componentes: mitigación directas en el área de influencia del proyecto (medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos); y aporte en dinero para financiar proyectos de mejoramiento de espacios públicos (vialidad, proyectos de transporte, áreas verdes, equipamientos, entre otros).

Esto posibilita un desarrollo más equilibrado entre impulso inmobiliario, la movilidad y los espacios públicos, beneficiando tanto a la ciudad al permitir la instalación de estos proyectos en condiciones más armónicas, donde se mitiga en base a los futuros flujos vehiculares y viajes de personas generados o atraídos por la iniciativa. Asimismo, fortalece a los municipios y la descentralización, generando recursos para elaborar y llevar a cabo los planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público, entre otros beneficios.

C.2 Seguridad Vial.

La seguridad vial tuvo hitos importantes en estos últimos tres años. Uno de ellos fue la promulgación de la llamada "Ley Emilia" (Ley N° 20.770) en 2014, que endureció las sanciones a la conducción bajo los efectos del alcohol. Con ésta ley en vigencia, se sanciona con cárcel



efectiva de, al menos un año, a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones gravísimas o la muerte. Además, ese mismo año se publicó el decreto que hace obligatorio que todas las sillas de niños que se comercialicen en Chile cumplan con las normativas de seguridad vigentes en Europa y Estados Unidos. Esto garantiza que los sistemas de retención infantil hayan sido sometidos a ensayos de comportamiento ante impactos, así como a pruebas de volcamiento, resistencia de los broches del arnés, seguridad ante rotación y pruebas de inflamabilidad del material.

En 2015, los focos de trabajo apuntaron a disminuir el número de fallecidos en accidentes provocados por el alcohol y el exceso de velocidad. Así, en lo referido al alcohol en la conducción, se avanzó en la elaboración del reglamento que permitirá la implementación de equipos para su medición en aliento con fines probatorios, lo que reemplazará a la actual toma de sangre o alcoholemia.

Con el fin de prevenir accidentes de tránsito de motociclistas y resguardar la integridad de los usuarios de ese tipo de medio de transporte, en 2014 se elaboró el primer Plan de Seguridad Vial especialmente pensado en esos conductores. Así también, y respondiendo a una de sus peticiones, en 2015 se trabajó en conjunto la eliminación de la exigencia de portar placa patente delantera y se desarrolló un plan piloto de Zonas de Espera Adelantada. Esto se implementó entre los años 2015 y 2016 en el eje Alameda, donde los cruces con Brasil, Cienfuegos y Cumming fueron demarcados especialmente.

Otro hito destacable, también en 2015, es la elaboración del primer Plan de Seguridad Vial de Niños y Adolescentes. Con este objeto, ese año se realizaron ocho diálogos ciudadanos con niños, adolescentes y adultos en Santiago y regiones, cuyas conclusiones fueron revisadas por expertos, estableciendo la necesidad de abordar medidas en los siguientes seis ejes: educación vial, sistemas de retención infantil, transporte escolar, traslado de niños en el transporte público, niños peatones y ciclistas y atención post accidente.

Por último, se puede señalar que en 2016 se promulgó la ley N° 20.904 que modifica la Ley de Tránsito, aumentando las exigencias en materia de seguridad para el traslado de niños en vehículos particulares, con el fin de reducir las muertes y lesiones en niñas y niños en siniestros viales. Por un lado, se amplió la edad de prohibición de traslado de menores en el asiento delantero hasta los 12 años, y por otro lado se debe transportar a los niños/as en sistemas de retención infantil hasta cumplir los 9 años. La iniciativa aumenta las sanciones, en caso de incumplimiento de ambas normativas, pasando de ser una falta grave a una gravísima.

Por otra parte, desde diciembre de 2016 todos los vehículos livianos que se comercialicen en el país deben contar con dos airbags frontales, uno para el conductor y otro para el copiloto. También -en el mismo año- entró en vigencia la obligatoriedad del porte de chaleco reflectante



como parte del kit básico de seguridad, a fin de hacer más visible al conductor en caso de que éste deba descender para atender una situación de emergencia.

C.3 Participación ciudadana.

Desde 2014 la Subsecretaría de Transportes ha impulsado la participación ciudadana como un proceso relevante para el diseño de sus políticas públicas. A modo de ejemplo destaca la realización a la fecha de 14 diálogos ciudadanos, en temáticas tales como propuesta de Plan de Formación Ciudadana de Educación Vial; Plan Nacional Seguridad Vial de niños y adolescentes de CONASET; Diálogo de Transporte Escolar en Biobío, y consultas virtuales sobre temáticas de transporte. Entre estas instancias destacan la consulta por la nueva Ley de Tránsito, con 1.374 participantes, y la consulta sobre paraderos en el Gran Concepción, con 10.549 participantes.

Además del desarrollo del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) del Ministerio, en 2016 se dio instrucción para que se conformaran también estas instancias de participación en todas las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes en todo el país. En tanto, las Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) a lo largo del territorio, recibieron estos tres años más de 86.000 requerimientos.

Asimismo, a nivel de política interna, en 2016 se instauró una Comisión de Género cuyo propósito es plantear los análisis técnicos con enfoque en esa línea. También se constituyeron en ese año mesas de trabajo sobre el Acoso Callejero en el Transporte Público, en Santiago, Valparaíso y Concepción, con el objetivo de realizar un levantamiento de la percepción ciudadana respecto a este tema.

D. DESARROLLO LOGÍSTICO.

D.1 Puertos integrados.

Con el objetivo de asegurar un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades en que se emplazan, en 2014 se 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. Cabe destacar que desde ese año se viene avanzando en la implementación de los Comités Ciudad-Puerto, para facilitar el diálogo entre las empresas portuarias y la comunidad.

En el ámbito institucional, en 2015 se solicitó al International Transport Forum de la OCDE, una revisión de pares sobre política portuaria para definir lineamientos de una nueva política para el sector logístico y marítimo-portuario, y que se complementa al primer documento presentado por el Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo.



Además, hubo nuevas inversiones durante 2016 en diversos puertos, en materia de reparaciones y ampliación de capacidad, como es el caso de Arica, donde el proyecto contempló incrementar en 6,5 hectáreas las áreas de respaldo para la carga de rebalse, e Iquique, con la rehabilitación de 585 metros de frente de atraque. Lo mismo ocurre en Antofagasta, donde se planificó la reparación del socavón del molo principal, además de la reparación del frente de atraque N°1.

En tanto, en San Antonio –en el período 2015–2016– se definió como prioridad el dragado de la dársena, que permitirá alcanzar una profundidad de 16 metros, suficiente para el calado de naves más exigentes que arribarán a las costas de Chile.

Por último, en Talcahuano, en 2016 se planificó la operación del nuevo sitio 4, mientras que en ese mismo año la Empresa Portuaria Austral avanzó en la extensión del muelle Prat, en Punta Arenas.

D.2 Puerto y Red Logística de Gran Escala.

La Red Logística de Gran Escala (RLGE) es la concreción de una red de sistemas en la que todos los sectores involucrados, es decir, desde la conectividad marítima hasta la vial y ferroviaria, pasando por aspectos como sistema de tecnologías y normas, entre otros, se integren y avancen de manera conjunta. Ello implica una nueva forma de entender la planificación e implementación de sistemas logísticos macrozonales.

En este sentido, en la macrozona central se desarrolló un estudio estratégico (iniciado en 2015 y finalizado en 2016) 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.

Además, en 2015 concluyó el estudio de demanda para el comercio exterior portuario de la macrozona central que actualiza las proyecciones de análisis anteriores, al tiempo que abarca no sólo la demanda de carga contenedorizada del Puerto de Gran Escala (PGE), sino en el conjunto de puertos de la V región.

En términos del PGE, en el período 2015–2016, las Empresas Portuarias de Valparaíso y San Antonio llamaron a licitación la ingeniería básica y línea base ambiental de este proyecto.

Además, 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 desarrolló 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.



Por otra parte, ese mismo año se firmó un acuerdo de colaboración con el International Transport Forum de la OCDE, que permitió la participación de sus expertos en el diseño del plan de implementación del Observatorio Nacional de Logística, concretándose la primera etapa de este proyecto, el cual es parte de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento del Ministerio de Economía. Con dicho observatorio se trabajó durante 2016 la colaboración con instituciones como el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y universidades, así como con representantes del sector privado.

En materia de conectividad ferroviaria, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) realizó tres estudios de pre-factibilidad enfocados en corredores multimodales de la Red Logística de Gran Escala: Santiago-Valparaíso; Zona Central; y Santiago-Talca-Chillán-Concepción. Además, durante 2015-2016 se trabajó en la elaboración de la Política Ferroviaria que dé los lineamientos de desarrollo para el sector, y sirva de guía para la elaboración del Plan Trienal de EFE (2017-2019), priorizando las inversiones de la empresa en el mediano plazo.

En 2016 se iniciaron también nuevos estudios de análisis de los ámbitos social, económico y jurídico del PGE. Estos estudios permitirán tener mayor claridad sobre los requisitos del proyecto en estas materias, al fortalecer la relación del puerto con las comunidades, establecer con precisión los mejores mecanismos para el financiamiento de las obras y tener seguridad sobre la normativa aplicable para su desarrollo y la participación de los actores privados.

D.3 Transporte terrestre.

En 2014 se firmó un convenio con el Registro Civil y se gestionó 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.

Además, en 2015 se lanzó 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. Además, al año siguiente, se trabajó en una propuesta consensuada con Obras Públicas sobre estándares de diseño de zonas de descanso en carreteras.

E. CHILE, POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS.

Según la Junta Aeronáutica Civil (JAC), entre 2014 y 2015 aumentó el tráfico aéreo en un 5,3%, con 18.1 millones de pasajeros, llegando en 2016 a los 20 millones de pasajeros, alcanzando un índice per cápita de 1,1, a lo que se suma la operación de nuevas líneas (KLM, Gol, Alitalia, Amazonas y United Airlines), gracias a una política aerocomercial de cielos abiertos, que contribuye de manera sustancial al crecimiento del tráfico y a la entrada de nuevas líneas aéreas al mercado nacional, lo que se traduce en que tenemos acuerdos con 58 países que buscan fomentar el tráfico aéreo entre las partes.



En materia de protección del entorno aeroportuario, el anteproyecto de ley que crea los planes maestros de aeródromos de interés general fue revisado y validado por los ministerios competentes, encontrándose en revisión el informe financiero correspondiente. Este trabajo es fruto de un estudio sobre legislación nacional y comparada, que culminó en 2014 en la conformación de una mesa de trabajo interinstitucional, al alero de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio, elaborándose una propuesta normativa en 2016.

En temas de facilitación aeroportuaria, se avanzó en implementar la nueva normativa de facilitación dictada en 2014 y 2015, en particular desarrollando un estudio para contar con un programa modelo de facilitación de aeropuerto que sirva de instrumento a los Comité FAL de cada aeropuerto nacional para implementar las normas operativas del Anexo 9 al Convenio de Chicago y las contenidas en el reglamento de facilitación.

También se ha trabajado permanentemente por la eliminación del cobro de derechos por la tarjeta de turismo instaurado en 2004, afectando a los nacionales de Australia, Albania, Canadá, Estados Unidos y México, lográndose excluir gran parte de esos pagos. Durante 2016 se estuvo trabajando con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, para dejar sin efecto este cobro a los ciudadanos mexicanos, quedando sólo pendiente el derecho exigido a australianos.

Otro aspecto destacado fue el trabajo junto al Ministerio de Economía, que permitió en 2015 la entrada en vigencia de la ley N° 20.831, que regula la entrega de información al pasajero, la denegación de embarque por sobreventa, los atrasos y las cancelaciones, entre otros. Se basa en el principio de continuidad de viaje, esto es, una regulación que favorezca la realización del viaje, con el menor impacto posible para los usuarios.

Además, se puso especial énfasis en la entrega de información de los derechos que le asisten al pasajero aéreo, por medio de la actualización -en 2016- de la aplicación móvil de los derechos de los pasajeros aéreos y campañas de promoción. Adicionalmente, la JAC implementó -en ese mismo año- en su página web un sistema de consulta de "Atrasos y Cancelaciones por vuelo".



II. Telecomunicaciones con sentido ciudadano.

A. COBERTURA Y ACCESO.

A.1 Programa Zonas WiFi público ChileGov.

En línea con el compromiso del Gobierno de dar una respuesta efectiva a las necesidades de conectividad en lugares que poseen pocas alternativas, en 2014 se inició la implementación del programa WiFi ChileGov, que otorga zonas WiFi gratuitas en distintas localidades del país. Este es un proyecto emblemático por sus características y alcance, considerando que hoy poseer Internet es una herramienta esencial para el desarrollo económico, social y educativo de la población.

A la fecha existen 985 Zonas WiFi ChileGov que se encuentran operativas a lo largo de todo el país en 238 comunas, incluyendo la Región Metropolitana. A nivel nacional está contemplado habilitar un total de 1.223 de estas zonas con acceso gratuito a internet en diversos puntos estratégicos de cada una de las localidades designadas, las que tendrán entre 2 y 4 zonas WiFi, cada una ubicadas en lugares de alta afluencia de público.

Las instalaciones del proyecto de zonas WiFi incluyeron también a la zona de Isla de Pascua. En octubre de 2016 comenzó la implementación de tres puntos de conexión en la Comuna de Hanga Roa, los que se encuentran en servicio.

A.2 Contraprestaciones Servicios 4G.

Siguiendo la misma línea de mejor conectividad, para dar mayor acceso a chilenos y chilenas que de otra forma no la tendrían, el 2014 se realizó la adjudicación de servicios de Internet móvil en la banda de 700 MHz, en el que se estableció la obligación de las empresas adjudicatarias de otorgar oferta de servicios de telefonía móvil y transmisión de datos con acceso a Internet a 1.281 localidades a nivel nacional y dar conectividad a 13 rutas obligatorias que suman más de 850 kilómetros, cuyo plazo para cumplir vence en el primer semestre de 2017.

Asimismo, se 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/o subvencionados, como también servicio de roaming nacional en la telefonía móvil, cuya implementación se gestó en 2015 y quedará implementado en septiembre de 2017.



Del mismo modo, a través del llamado a concurso público para asignar concesiones de Servicio Público de Transmisión de Datos Fijo y/o Telefonía Móvil en las bandas de frecuencias 2,6 GHz, se exigió como contraprestación a las concesionarias otorgar oferta de conectividad a 543 localidades aisladas a lo largo del país con servicio de transmisión de voz y datos, medida que inició su implementación de forma paulatina, a partir de 2014, y en la actualidad se encuentra cumplida y finalizada.

A.3 Conectividad para la educación.

“Conectividad para la Educación” es una iniciativa de 2014 en conjunto con 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, actualmente se encuentran con servicio 7.844 establecimientos educacionales, favoreciendo a más de 2 millones 800 mil alumnos.

Asimismo, durante el año 2016 se logró implementar un aumento de velocidad de la conexión para el 3% del parque conectado, vale decir, 236 establecimientos, aumentando la velocidad promedio en 7.6 Mbps efectivos del parque beneficiado.

La vigencia del proyecto es hasta diciembre del año 2018, esto con el objetivo de continuar entregando Internet gratuita y de calidad a todas las escuelas municipales y particulares subvencionadas del país, impulsando así el acceso a las tecnologías de información y comunicación.

A.4 Fibra Óptica.

El proyecto de Fibra óptica Austral, FOA, permitirá mejorar el acceso por el territorio nacional, a redes de alta capacidad en sectores más desprovistos de este servicio, particularmente, a los habitantes de la zona austral del país, como las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, lo que permitirá dinamizar la economía de estas zonas australes, mediante el impulso de proyectos de emprendimiento locales basados en el ecosistema digital, lo que contribuirá al mejoramiento sustantivo de la calidad de vida de las personas gracias al acceso equitativo a la infraestructura de las telecomunicaciones.

El proyecto consiste en la construcción de cuatro tendidos de fibra óptica, Troncales de Infraestructura Óptica para Telecomunicaciones con instalaciones submarinas y terrestres. Un tendido submarino que unirá las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y conectará desde Puerto Montt hasta Puerto Williams, con derivaciones intermedias en Caleta Tortel y Punta Arenas, y otros tres tendidos terrestres que ampliarán el acceso a redes de alta



capacidad a localidades de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes.

En este propósito, el Estado subsidiará con US\$ 100 millones para infraestructura de acceso abierto y no discriminatorio en las regiones señaladas, destinados para que el responsable de la construcción y operación de la Fibra Óptica dé soporte con tecnología de alta gama para propiciar el transporte de datos a todos los servicios de telecomunicaciones existentes en la zona, e incentivar con ello nuevos servicios que requieran alta capacidad y de acceso a aplicaciones para el usuario final en localidades del sector austral del territorio.

A.5 Portabilidad Numérica.

La implementación del fin de la Larga Distancia Nacional durante 2014 benefició a los usuarios de 3,2 millones de líneas fijas, con reducciones de tarifas desde un 50% en las llamadas entre regiones. Este mismo año, y en un hito que completa el proceso de portabilidad, se ejecutó el proceso de la portabilidad de servicios complementarios para las numeraciones comerciales iniciadas en los números 300, 600, 700 y 800, utilizadas principalmente en empresas.

En 2015 se inició la portabilidad geográfica, facilidad que permite a los usuarios de telefonía fija y de telefonía de voz sobre internet, portarse hacia cualquier empresa en cualquier parte del país. Adicionalmente, tras la entrada en vigencia de los decretos tarifarios móviles y el de Telefónica (telefonía local), las tarifas de las llamadas desde fijo a móvil disminuyeron en un 74%. Este efecto se extendió con el transcurso del tiempo, en la medida que fueron entrando en vigencia los decretos de las otras compañías de telefonía local.

En febrero de 2016 se homologó la actual forma de marcar de los teléfonos fijos; es decir, con 9 dígitos hacia todo destino. De esta forma se eliminó el uso del "0" que se antepone a las llamadas hacia teléfonos fijos, y se debe anteponer un "9" en los llamados desde móviles hacia móviles, que ya suman los 23.000.000 de abonados en condiciones de contrato y pre-pago.

Mientras, en septiembre de 2016, se dio inicio a la Portabilidad Completa en todo el país, hito que marcó la última etapa del proceso y que permite a los usuarios cambiar su número de teléfono fijo a móvil, y viceversa, dejando atrás las limitaciones tecnológicas y geográficas.

A.6 Proyecto Televisión Digital TVD.

En 2015 la Contraloría General de la República tomó razón del Plan de Televisión Digital,



con lo que se dio inicio al proceso de implementación de la TV Digital en el país, mientras que durante 2016 se definieron todas las resoluciones complementarias al Plan de Televisión Digital, entre ellas, las regulaciones relativas a las soluciones complementarias del servicio de radiodifusión televisiva digital terrestre, canales de reemplazo en la banda UHF para las concesiones vigentes al momento de la publicación de la ley 20.750, de televisión digital, y las que hayan estado en trámite, además de las referidas a la presentación de proyectos para nuevas concesiones; y protocolo de recepción de obras.

A.7 Estudios Industrias Inteligentes – Convenio Fondo de Inversión Estratégica (FIE).

En Chile, en razón del objetivo establecido en el Programa de Gobierno 2014–2018, relativo a que “los beneficios de la sociedad de la información estén disponibles para todos los chilenos”, el MTT está trabajando para que las telecomunicaciones sean entendidas como la principal herramienta para lograr la inclusión digital en el país.

En este contexto, se está colaborando en conjunto con el Ministerio de Economía Fomento y Turismo y –en particular– con la Corporación de Fomento a la producción (CORFO) en el desarrollo del Programa Estratégico Industrias Inteligentes, el cual persigue mejorar la productividad de determinados sectores económicos, a través del uso intensivo de tecnologías digitales en los procesos productivos.

El 22 de julio de 2016 se suscribió el Convenio de Desempeño entre la Subsecretaría de Economía y la Subsecretaría de Telecomunicaciones, para llevar a cabo la denominada “Iniciativa Infraestructura Digital para Industrias Inteligentes”.

En este marco, se ha ejecutado seis estudios específicos relacionados a las necesidades futuras de conectividad e infraestructura en Chile, cuyo objetivo es desarrollar el diagnóstico para impulsar una estrategia de modernización de la infraestructura digital que permita alcanzar las prestaciones requeridas, para así mejorar la productividad de la industria y los servicios locales, habilitar inversiones y generar nuevos negocios intensivos en manejo de datos.

B. CALIDAD DE SERVICIOS/COMPETENCIA.

B.1 Neutralidad de la red.

Según lo establecido en la Ley 20.453 promulgada el 2010, se dictó el año 2011 la reglamentación que concretó la entrada en vigencia del principio de neutralidad de red para usuarios de Internet, siendo Chile el primer país del mundo en implementarla. Esto se tra-



duce en que las empresas proveedoras de Internet ya no pueden bloquear aplicaciones ni contenidos legales en la web, salvo que lo solicite el usuario como el control parental. Tampoco pueden discriminar entre usuarios, y debieron transparentar las condiciones técnicas y comerciales de su servicio ofertado, adaptando sus políticas comerciales, contractuales y de información pública a este principio legal.

Durante el 2016, se aplicó un Plan de Fiscalización relacionado con esta materia, así como se desarrollaron fiscalizaciones permanentes en terreno a los proveedores de servicio de acceso a Internet nacional e internacional, para asegurar el cumplimiento de la normativa.

B.2 Fiscalización de servicios de telecomunicaciones.

En febrero de 2014 fue publicado en el Diario Oficial el Decreto N°18 que aprueba el nuevo Reglamento de Servicios de Telecomunicaciones, cuya finalidad es otorgar mayor transparencia al mercado y velar por los derechos de los usuarios a la hora de adquirir algún servicio, estableciendo reglas claras y obligaciones a los proveedores de telecomunicaciones, ampliando el servicio telefónico, como era antiguamente, a Internet, Televisión de Pago y Telefonía Móvil para contratos de postpago y pre-pago, y servicios de valor agregado como el roaming internacional.

El año 2016 -en promedio- se recibieron semestralmente más de 50.000 reclamos, siendo mayoritariamente la referida a telefonía móvil (43%), seguido de la Internet fija y Telefonía fija (ambas con 14% cada una), Multiservicios fijos (10%), Multiservicios móviles (7%), Televisión de pago (6%), Internet móvil (4%) y Larga Distancia (1%). En el caso de los servicios móviles, el 43% de los reclamos se refieren a la atención de clientes e información, seguido con un 25% lo referido a facturación y cobros, y con un 22% la calidad técnica del servicio.

B.3 Ranking Calidad de Servicios.

La política en materia de telecomunicaciones ha sido transparentar el desenvolvimiento del mercado y entregar información a los usuarios para que éstos puedan elegir las compañías que mejor se ajustan a sus necesidades, a la hora de acceder a la prestación de servicios. Con este propósito, la cartera a través de la Subtel -en el ámbito de sus competencias y en su rol de defensa de los usuarios- difunde semestralmente un Ranking de Calidad de Servicio por fiscalización, mediante la publicación de una serie de indicadores relevantes en materia de satisfacción y reclamos de los usuarios de telecomunicaciones respecto de prestaciones de Telefonía Móvil, Internet Móvil y Fija, y Televisión de Pago. Todo ello, con el fin de mejorar la relación precio/calidad y el servicio brindado por las compañías que integran la industria.



Entre los indicadores utilizados y medidos durante el año 2016 se cuentan: resultado comparativo entre empresas respecto de grado de satisfacción de los usuarios; aplicación de mediciones en terreno; comparación de velocidad de acceso a Internet; ranking de reclamos con análisis comparativos de los resultados tipo benchmarking entre empresas y por tipo de servicio; índices de llamadas completadas y liberadas de cada empresa de telefonía móvil; y cargos cursados.

La generación de indicadores que representen la calidad de los servicios que entregan las compañías de telecomunicaciones a sus clientes, tiene sentido en la medida que el análisis de ellos ayuden a mantener en forma permanente proyectos de mejora continua. El objetivo específico es que lo anterior se refleje en los procesos y servicios de manera de propiciar un impacto positivo en la satisfacción de sus usuarios.

Algunas cifras consolidadas en esta materia, en cuanto a Telefonía Móvil, establecen que durante el año 2016, los indicadores se mantuvieron estables respecto de la medición anterior (1er semestre de 2016), con un resultado de satisfacción neta del 48%. En lo referido a Internet Móvil, los usuarios mejoran su satisfacción en 5 puntos netos, con un 27%, mientras que en el ítem de Internet Fija, los usuarios mejoran su satisfacción neta en 5 puntos, esto es, un aumento del 11 al 16% entre julio y diciembre de 2016.

Solo en el caso de los servicios de Televisión de Pago, el Ranking de Calidad advierte de una leve disminución que sitúa en 44% el rango de satisfacción neta durante el segundo semestre, sin perjuicio de la estabilidad de la cifra en la tasa de problemas, con un 38% de usuarios que declaran haber tenido al menos un problema durante el año.

B.4 Ley de Libre Elección.

Durante el 2014, los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Vivienda y Urbanismo y de Economía, impulsaron una moción parlamentaria para crear la Ley de Libre Elección de Servicios de Telecomunicaciones.

El objetivo del texto legal es asegurar la libre contratación de servicios de cable, Internet y telefonía, con el fin de eliminar trabas para los consumidores. Fue aprobada en noviembre de 2014, regulando el uso compartido de la infraestructura de Telecomunicaciones en edificios y condominios.

Con fecha 17 de octubre de 2016 se envió a Segpres, para la firma de la Presidenta, el Decreto N° 167 del 15 de septiembre del mismo año. Luego de la firma, el texto fue regresado para la toma de razón de la Contraloría General de la República, frente a lo cual se ha



hecho un trabajo conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, ad portas de que el documento sea tramitado en su totalidad por el órgano contralor.

B.5 Telecomunicaciones en situaciones de emergencia.

En el marco de la Ley N° 20.478, Sobre Recuperación y Continuidad en Condiciones Críticas y de Emergencia del Sistema Público de Telecomunicaciones, y el Decreto Supremo N° 60, que aprueba el Reglamento para la interoperación y difusión de la mensajería de alerta, declaración y resguardo de la infraestructura crítica de telecomunicaciones e información sobre fallas significativas en los sistemas de comunicaciones, durante 2016 se ejecutaron acciones de fiscalización. Ese mismo año concluyó la elaboración del Reglamento que hace aplicable la ley, que se espera esté vigente en 2017, después que Contraloría General de la República tome razón del acto.

Cabe destacar que la fiscalización preventiva ejecutada permite asegurar a la población el acceso a la información y orientación frente a la situación de emergencia, evitando que las comunicaciones telefónicas fijas y móviles (voz, datos, redes sociales) sean interrumpidas.

Asimismo, durante 2016 se efectuó un proceso de fiscalización a los enlaces de interconexión de los operadores móviles con el Sistema de Alerta de Emergencia (SAE), a objeto de asegurar su permanente operación así como a las disposiciones que deben cumplir equipos terminales móviles comercializados bajo el sello SAE.

Sobre lo mismo, la normativa establece la obligación de las concesionarias de informar a la Subtel los reportes relacionados con el estado de sus redes en situaciones de emergencia y establece las coordinaciones para el restablecimiento de los servicios.

B.6 Defensa derechos de los Usuarios.

En la presente administración, el Ministerio ha focalizado sus esfuerzos en optimizar y perfeccionar la atención y difusión de los derechos de los usuarios de servicios de telecomunicaciones, a través de plazas ciudadanas, ferias, encuentros de consumidores e Infobus, entre otras actividades, a lo que se suma la implementación, en 2015, del servicio de atención telefónica ciudadana, a través del número 800-131-313 a nivel nacional, recibándose en promedio 450 llamadas diarias, a lo que se suman unos 4.000 reclamos mensuales que son ingresados a nivel nacional a través de los canales web, presencial y postal.

III. Principales logros alcanzados durante el período Mayo 2016 – Mayo 2017

A. CIUDADES MÁS INTEGRADAS.

Durante 2016 se desarrolló la última etapa de construcción de obras civiles y habilitación de sistemas tecnológicos del servicio Metrotren Nos, lo que permitió iniciar su proceso de marcha blanca sin pasajeros en diciembre último. Este proceso culmina con la puesta en operación del tramo entre Alameda y Nos en la primera parte de 2017.

Con el traslado de pasajeros del tren urbano, el sistema de transporte metropolitano integrará un modo de movilidad más a su red, sumándose a Metro y buses. A partir de esa fecha, todos los usuarios podrán acceder a cualquiera de estos sistemas a través de la tarjeta Bip! y combinando sin cargo adicional.

Metrotren Nos cuenta con 10 estaciones, considerando la estación Lo Valledor, de combinación con Línea 6 de Metro, que se encuentra en proceso de construcción, y tendrá una frecuencia inicial de 6 minutos en hora punta y 10 minutos en horario valle. Para ello, EFE adquirió 12 trenes Xtrapolis nuevos, los que cuentan con accesibilidad universal, climatización y una capacidad para 518 pasajeros.

De la misma manera, Metrotren Rancagua ya cuenta con nueva infraestructura y sistemas para iniciar su operación comercial en forma progresiva durante el verano de 2017, proceso que será complementado con la construcción de pasos vehiculares desnivelados que permitirán la paulatina reducción de sus tiempos de viaje.

Este servicio tiene 10 estaciones, de las cuales nueve han sido renovadas considerando nuevos andenes y boleterías; en tanto, en la Estación Alameda se adaptaron los andenes, espacios de pago y flujo de pasajeros.

Cada destacar que cada metrotren tiene 10 estaciones por separado, al considerar en la sumatoria los terminales de combinación San Bernardo y la terminal Alameda.

El servicio considera la operación de cuatro trenes Xtrapolis nuevos y cuatro trenes UT 440 que han sido habilitados para este servicio y tendrá dos puntos de combinación con Metrotren Nos, en las estaciones Alameda y San Bernardo.

B. CONECTIVIDAD DE TELECOMUNICACIONES PARA ZONAS AISLADAS Y RURALES.

En marzo de 2017 termina el encendido de antenas en zonas aisladas y rurales, que co-



menzó en mayo pasado, lo que permitió llegar con conectividad de telecomunicaciones por primera vez en la historia de estas localidades y así cumplir otro de los objetivos de este gobierno: Disminuir la brecha digital y avanzar en la inclusión geográfica y social. Este proyecto surge tras el concurso público de servicios de Internet móvil en la banda de 700 [MHz], donde se incorporó la obligación a las empresas adjudicatarias de otorgar oferta de servicios de telefonía móvil y transmisión de datos con acceso a Internet a 1.281 localidades a nivel nacional y dar conectividad a 13 rutas obligatorias que suman más de 850 kilómetros.

Asimismo, 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 Educativos Municipales y/o Subvencionados, como también servicio de roaming nacional en la telefonía móvil.

Adicionalmente, la adjudicación de la banda de 700 MHz permitió el despliegue comercial de la tecnología 4G LTE en las ciudades donde ya existía. Una medida que refleja como Chile se mantiene a la vanguardia de las telecomunicaciones a nivel regional, debido a que es uno de los primeros países en desplegar este tipo de conexión y el único con un proceso diseñado con obligatoriedad de cobertura nacional.

C. CHILE MÁS UNIDO.

Un Chile más unido y con mejor calidad de vida fue uno de los compromisos asumidos por este gobierno y en 2016 se dio un gran paso en esta senda. En Mayo de ese año comenzó a operar un nuevo servicio subsidiado que, además de potenciar la conectividad entre las localidades de Caleta Tortel y Yungay, en la Región de Aysén, con Puerto Edén y Puerto Natales, en la Región de Magallanes, permitió unir a Chile por territorio nacional. Mediante los recursos que dispone el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PE-DZE), la cartera implementó este servicio marítimo, el cual realiza un recorrido de aproximado de 770 kilómetros por sentido (415 millas náuticas), que une ambas regiones en alrededor de 41 horas de navegación.

Para este objetivo, se estableció un subsidio anual de \$ 2.376 millones (obtenido a través del PEDZE), cifra que permite disponer de un transbordador con capacidad mínima aproximada de 100 pasajeros y 165 metros lineales de carga, equipado con butacas reclinables a 140 grados, provistas de apoyo pies y brazos, además de bandeja.

Asimismo, la embarcación posee cafetería, pantallas de televisión, sistemas de audio individual, zona entretenimiento para niños, compartimentos para equipaje de mano en la sala de



pasajeros y espacios cerrados para transporte de carga o equipaje como maletas o bultos con capacidad de 30 metros cúbicos.

El transbordador realiza 2,5 viajes por mes entre marzo-diciembre de carga y pasajeros, más 0,5 viaje en sentido sur-norte la última semana de cada mes, sólo para carga peligrosa (combustible). En temporada alta entre diciembre y febrero, en tanto, los viajes se incrementan a uno semanal.

D. CONSULTA CIUDADANA PARA EL REDISEÑO DE TRANSANTIAGO.

En 2018 finalizan los contratos de varios operadores de buses y en 2019 el de los servicios complementarios de Transantiago. En este marco, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones inicio a fines de abril de 2016 el Plan de Participación Ciudadana ¿Cuál es tu Parada?, esto con el apoyo del Programa para el Desarrollo de las Naciones Unidas (PNUD) y con el objetivo de recoger e incluir la visión de los usuarios en las nuevas bases de licitación del sistema.

El proceso constó de tres posibilidades de participación: Consulta web, 22 Encuentros Zonales y Bus Centro que recorrió las comunas que pertenecen al sistema. Con el desarrollo de estas instancias, se entregaron diversas opciones que permitieron a los usuarios aportar propuestas para contribuir a elevar el estándar de Transantiago.

En total, se recibieron más de 10.400 observaciones, las que fueron incorporadas en las bases de licitación presentadas en diciembre de 2016.

De esta forma, recogiendo lo expresado por los usuarios, se determinó aumentar la flota del sistema en un 6,7%. Esta medida busca priorizar el transporte público de la capital, entregando mayor robustez operacional al sistema y más opciones de viaje, mejorando además los tiempos de espera.

Con el fin de mejorar el control de frecuencia y regularidad, se licitará un sistema de gestión de flota que permitirá reaccionar de mejor manera ante contingencias y disponer de mayor información.

En cuanto a los pagos realizados a las empresas, estos también dependerán de la calidad de servicio que entreguen a los usuarios, incluyendo las condiciones de limpieza y atención.

Se dispuso la creación de 19 nuevos recorridos y la realización de 18 modificaciones. De esta manera, la red del sistema sumará 500 kilómetros para entregar mayor conectividad en zonas no cubiertas y en nuevos conjuntos habitacionales.



Además, se creará el Indicador de detención de parada (IDP). Con esta medida se buscará medir y sancionar a las empresas cuyos buses no se detengan en los paraderos, un principio básico del servicio que se debe entregar. Cabe destacar que las mediciones se realizarán mensualmente y podrán efectuarse mediante inspección en terreno (ya sea a bordo del bus o en el paradero) o bien controlando con las herramientas tecnológicas disponibles.

Las medidas mencionadas son sólo algunas de las adoptadas e incluidas en las próximas bases de licitación tras el desarrollo del proceso de Participación Ciudadana, instancia creada especialmente para dar respuesta a las inquietudes de los usuarios que día a día utilizan el sistema de transporte público capitalino.

IV. Acciones programadas para el período 2017.

1. MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

A. REGIÓN METROPOLITANA.

En materia de infraestructura, 2017 estará marcado por grandes hitos para la ciudad y, en particular, para Metro con la inauguración y puesta en marcha de la nueva Línea 6, que se inaugurará a fines de año. Ello no solo permitirá expandir la red del servicio llegando a más lugares, más comunas, y más personas, también implicará la incorporación de un nuevo estándar con innovadores equipamientos, y tecnología de punta puesta al servicio de los usuarios.

Ello marcará un hito en la historia del tren subterráneo e implicará un tremendo desafío, pues se deberá enseñar y mostrar a la ciudadanía cómo funcionan todas estas innovaciones para lograr una exitosa puesta en marcha. En paralelo, se avanzará en las obras de la futura L3, la que será inaugurada en 2018.

Se mantienen las obras de construcción de corredores, que llegan a 21,2 kilómetros, y que corresponden a los ejes Vicuña Mackenna, Rinconada, Dorsal e Independencia. De dichas obras, la entrega de Vicuña Mackenna es prioridad y comenzará a operar el segundo semestre del 2017.

Con miras a elevar el estándar de Transantiago, durante este año se realizará la licitación y convocatoria para los cuatro contratos de uso de vías que terminan su operación a fines del 2018, esto significará mejoras importantes en cuanto a la calidad del servicio, apostando a optimizar la frecuencia y regularidad de los recorridos y la definición de un diseño de los nuevos buses por mencionar algunas. Asimismo, se destaca que en esta licitación se exigirá la norma de emisión Euro VI para toda la flota de las empresas que se adjudiquen estos contratos, siendo un apoyo al plan de descontaminación de la ciudad de Santiago.

Además, en una medida que va en directo beneficio de los usuarios, se proyecta tener en funcionamiento 30 nuevos servicios vigentes con itinerarios, entre diurnos y nocturnos. Junto con esto, se aumentará el número de comunas suscritas al plan de mantenimiento de paraderos. En paralelo, se determinará el diseño del nuevo estándar de los puntos de parada.

Cabe destacar que a principios de este año se iniciaron las obras de remodelación de la Plaza Argentina, que corresponde a la explanada de ingreso a la Estación Central. Esto, de-



bido a la entrada en funcionamiento del servicio Metrotren Nos, y que implica reubicar los puntos de parada del sector, a fin de facilitar el desplazamiento de los nuevos usuarios del Transantiago, que se verán incrementados debido a la entrada en funcionamiento de esta nueva modalidad.

B. SERVICIOS FERROVIARIOS.

En 2017, durante el primer trimestre, dos importantes obras ferroviarias entrarán en operación de forma progresiva, hablamos de los servicios Metrotren Rancagua y Metrotren Nos, los que mejorarán la oferta de transporte público de los habitantes de ambas zonas, permitiéndoles además reducir sus tiempos de viaje desde y hacia el Gran Santiago.

En el caso del servicio de Rancagua, este inició la marcha blanca con pasajeros en enero y la operación se ampliará durante mayo. El proceso será complementado con la construcción de pasos desnivelados que permitirán una circulación vehicular más expedita.

En tanto, Metrotren Nos también cumplió con su proceso de marcha blanca aunque sin pasajeros, por lo que en la primera parte de este año entrará en operación el tramo que unirá este sector de la comuna de San Bernardo con la Alameda, en la comuna de Estación Central y con una tarifa integrada al sistema de transporte de la capital.

Cabe destacar que continuará el desarrollo de los estudios de ingeniería del proyecto de servicio de pasajeros a Batuco en la RM, de extensión de Metro Valparaíso a La Calera –en la Quinta región– y del nuevo puente ferroviario sobre el río Biobío, así como avanzar en la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto a Melipilla que está en evaluación.

C. REGIONES.

C.1 MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Se trabajará en fortalecer el transporte público de buses en diferentes ciudades del país, como Castro-Quellón, Quintero, Calama, entre otras, mediante el mecanismo de perímetro de exclusión que debutó en Villarrica el 2016, servicios que serán monitoreados por sistemas tecnológicos operados por terceros previamente acreditados por el Ministerio, asegurando el cumplimiento de los estándares de servicio para la mejora de cara a los usuarios.

Esta herramienta de control de cumplimiento también será implementada en el nuevo sistema de buses transporte público de Tocopilla y adoptada por el nuevo operador de buses en Punta Arenas, y se espera que gradualmente esta tecnología sea incorporada al resto de los servicios.



Se implementarán 50 nuevos servicios de zonas aisladas, de conectividad rural terrestre y marítima. Esta última modalidad, que comenzó a operar en 2016, buscará satisfacer de mejor forma los requerimientos de conectividad de las personas residentes en los diversos archipiélagos e islas. Un importante hito en esta área será la licitación del servicio Bimodal en la Provincia de Palena, Región de Los Lagos, proceso que busca dar continuidad a este importante recorrido por más de seis años.

Asimismo, se espera incorporar 50 nuevos servicios de transporte escolar gratuito, que permitirán elevar a más de 830 los recorridos de este tipo a lo largo del país, aumentando la cantidad de niños y niñas beneficiados.

• **Estudio de transporte urbano en regiones.**

Para 2017 se contará con el Plan Maestro de Transporte Urbano actualizado para la ciudad de Puerto Montt, gracias a la cual sumarán 10 las ciudades en que se haya actualizado un Plan Maestro bajo esta administración. Además, en la ciudad de Curicó, comenzará el desarrollo del estudio que define el Plan Maestro.

Respecto del desarrollo de una encuesta origen-destino de viajes y la calibración del modelo estratégico de transporte, se tendrán los siguientes avances:

- En el caso del Gran Concepción finalizará el estudio, completando de esta forma ocho las ciudades en que se ha desarrollado una encuesta origen-destino de viajes bajo esta administración.

- En las ciudades de Rancagua-Machalí, Talca, Linares y Punta Arenas (este caso mediante FNDR) comenzará el desarrollo de los estudios.

Continuarán los estudios de desarrollo urbano y conectividad en las comunas de Talagante y Melipilla, y comenzará el desarrollo de las prefactibilidades priorizadas en cada uno de ellos.

Un desafío relevante es continuar con la actualización del Plan Maestro de Transporte de Santiago, que busca en esta etapa generar un plan coordinado de inversiones con enfoque en proyectos de transporte público.

D. SEGURIDAD VIAL.

Con el objetivo de aumentar los elementos de seguridad de los vehículos que circulan en



las vías nacionales, y así disminuir los índices de accidentabilidad y fatalidad de tránsito, se trabajará en una propuesta sobre nuevas exigencias para los vehículos livianos para modificar el DS 26/2000 del MTT e incorporar el sistema antibloqueo de frenos (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESP) como elementos de seguridad obligatorios en los vehículos livianos.

Se trabajará en el Manual de Señalización de Tránsito para incorporar las señales relativas al uso de bicicletas y las nuevas facilidades para motociclistas, como, por ejemplo, la zona de espera adelantada, entre otras actualizaciones.

Se proyecta implementar exigencias a buses interurbanos en cuanto a la disponibilidad de cinturón de tres puntas, que permita el traslado de menores en Sistema de Retención Infantil (SRI). También se proyecta fortalecer las exigencias específicas de seguridad para camiones y tracto camiones, incluyendo características de los parachoques, vidrios de seguridad, desempeño de frenos, depósito de combustible, asientos y anclajes, dispositivos anti proyección y dispositivos de protección lateral.

E. REFORZAMIENTO DEL ROL FISCALIZADOR.

Se fortalecerá la fiscalización a través de medios tecnológicos, con implementación de la última fase de la Etapa III de cámaras de Vías Exclusivas y Pistas solo Bus, que incluye arterias de alto tráfico vehicular, como Los Leones, Bilbao, Américo Vesputio, y Pajaritos, de manera de privilegiar el transporte público y mejorar los tiempos de viaje de los Buses de Transantiago.

Esta tecnología permitirá una mejor fiscalización de la restricción vehicular a través de cámaras, medida que está contemplada en forma permanente en el nuevo Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica (PPDA) de la Región Metropolitana, y que se intensificará en períodos de contaminación.

Por otra parte, se incrementará la fiscalización de taxímetros, mediante un instrumento que permita detectar de forma inmediata los equipamientos que se encuentren adulterados y cuyas tarifas no corresponden a las reales. Asimismo, se aumentará la fiscalización del uso de las Tarjetas Nacionales Estudiantiles, TNE, para verificar el adecuado uso de este instrumento entregado por el Estado.

Se continuará fiscalizando a los servicios subsidiados en sectores apartados y de difícil acceso, de manera de verificar el cumplimiento de las condiciones de operación de los servicios de transporte de pasajeros que reciben subsidios a través de los Fondos Espejo



del Sistema Transantiago y que benefician a miles de ciudadanos en regiones.

Además, se espera inaugurar una nueva sede de fiscalización en Chillán, de manera de contar con mayor presencia y un control constante al transporte, en una de las principales ciudades de la región del Biobío.

F. PLANTAS DE REVISIÓN TÉCNICA.

Deben iniciar operaciones 65 nuevas plantas, mientras se espera comenzar nuevos procesos de licitación en las regiones de Valparaíso, Biobío y Metropolitana, totalizando 26 nuevas plantas a ser adjudicadas.

Con todo, se espera llegar a un total de 145 plantas a lo largo del país, versus las 104 que existían el año 2013.

G. DESARROLLO LOGÍSTICO.

• Puertos.

Respecto al proyecto emblemático Red Logística de Gran Escala, se concluirá el desarrollo de estudios y antecedentes fundamentales para una definición del Estado sobre la secuencia de inversiones portuarias de largo plazo en terminales de contenedores en la Región de Valparaíso, los que serán fundamentales para enfrentar el crecimiento de nuestro comercio exterior.

Entre los estudios más relevantes, se identifican las ingenierías básicas de las alternativas y la evaluación social de su secuencia de construcción; el modelamiento operacional de terminales para optimizar su productividad; la definición de estándares de servicio; el análisis de capacidad vial; la identificación y localización de centros de intercambio modal en coordinación con corredores ferroviarios; el diseño del modelo de negocios y de gobernanza para conformar nuevos corredores logístico-ferroviarios a los puertos; la integración de sistemas de información y coordinación de trámites y logística de comercio exterior tipo PCS; el desarrollo de la línea base medioambiental y avance de los Estudios de Impacto Ambiental; y el modelo de negocio de obra de abrigo y de los terminales.

Con la definición de los proyectos que iniciarán las secuencias mencionadas, comenzarán durante este año los trámites habilitantes de un posterior proceso licitatorio de obras de abrigo y de terminales.



Cabe destacar que entre los compromisos de Programa de Gobierno está el desarrollo de instrumentos para reserva de áreas costeras para uso portuario. En este proyecto, haciendo uso de recursos de la Ley 20.773 y en coordinación con MOP, se está generando una metodología y una experiencia piloto en las regiones II y IV para el levantamiento de bahías con aptitud portuaria y corredores logísticos.

• **Ferrocarriles.**

Con el fin de integrar al tren como un actor indispensable del progreso de la carga del país, centraremos nuestros esfuerzos en sentar las bases para el desarrollo de la Plataforma Logística Ferroportuaria entre la Región Metropolitana y los puertos de Valparaíso y San Antonio. En paralelo, buscaremos definir un modelo de Asociación Público Privada para contar con alternativas de financiamiento para los proyectos de ferrocarriles.

• **Camiones.**

El desafío para 2017 es elaborar un reglamento para incorporación de los llamados 'Vehículos de Alto Productividad (VAP) en el transporte caminero. Dicha tecnología podría traer consigo una serie de oportunidades de eficiencia en el transporte bajo ciertos lineamientos generales, para lo cual se establecerá un trabajo transversal con el Ministerio de Obras Públicas, identificándose medidas que incentiven a que el beneficio económico de la nueva tecnología sea percibido por todos los actores.

• **Información y Coordinación.**

Se continuará fortaleciendo el desarrollo de mejores datos e indicadores en el marco del proyecto Observatorio Logístico. Así, con el fin de medir nuestro desempeño logístico, se habilitará un portal web que complemente los datos con información y análisis relevantes, entre otras herramientas para evaluar el desempeño logístico del país.

Además, se realizará un proyecto de colaboración con la Autoridad Marítima para habilitar el actual sistema integral de atención a la nave, como una ventanilla única marítima interoperable, que permita a los distintos actores acceder a la información naviera necesaria para complementar su correspondiente planificación. Adicionalmente contaremos con un sistema de información para la visualización de antecedentes técnicos de instalaciones portuarias nacionales y el diseño de una ventanilla única marítima.

• **Marítimo.**

En el marco de mejoramiento de la Conectividad de Zonas Aisladas, se aprovechará la ins-



tancia 'Comité Sur Austral de Facilitación para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena' que comenzó a sesionar el año 2016, para generar un revisión de la normativa que rige sobre el transporte marítimo de aguas interiores, y proponer mejoras concretas que permitan una mejor conectividad de las personas y cargas de las regiones indicadas.

H. TRANSPORTE AÉREO.

La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) seguirá impulsando la política de cielos abiertos, con especial énfasis en los países de la Alianza del Pacífico (Perú, Colombia y México) y profundizando nuestras relaciones con Centroamérica y el Caribe, además de seguir promoviendo la suscripción del "Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos" aprobado en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y trabajar por alcanzar un acuerdo mundial de liberalización en materia de derechos de tráfico en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Se espera que ingresen nuevas líneas aéreas a operar tanto en el mercado nacional como internacional. En este sentido, la JAC participa en Grupo APPIA, Alianza Público Privada de la Industria Aérea, cuyo objetivo es fomentar el ingreso de nuevos operadores, aumentando con ello la oferta de transporte aéreo en Chile.

Adicionalmente, se continuará con el trabajo para eliminar el cobro de la tarjeta de turismo en dependencias del aeropuerto AMB para todo país sujeto a dicho cobro. Por otra parte, esperamos actualizar el estudio de proyección de demanda del tráfico aéreo, con el objetivo de contar con un instrumento metodológico confiable y oportuno para proyectar la demanda de corto, mediano y largo de plazo de pasajeros tanto en rutas nacionales e internacionales, importante insumo para cuantificar el impacto que tendrá el crecimiento del tráfico de pasajeros en las diferentes áreas del quehacer aeronáutico.

Por último, se busca incorporar en las estadísticas de tráfico aéreo internacional a todos los pasajeros en tránsito de aerolíneas extranjeras, para así contar con información más completa del movimiento en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez.

2. ACCESO Y COBERTURA EN TELECOMUNICACIONES.

A. IMPLEMENTACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DE LA BANDA 700 MHZ.

Para la cartera, uno de los principales desafíos para este año es contar con todas las implementaciones de la Banda 700 MHz, permitiendo así reducir la brecha digital al entregar



servicio de transmisión de datos y telefonía móvil a localidades, escuelas y rutas rurales del país.

En esta dirección –en concordancia con el proyecto Conectividad para La Educación– se debe concretar la implementación y puesta en servicio de la conectividad a través de las contraprestaciones establecidas por la licitación en la Banda 700 MHz en 503 Establecimientos Educacionales Municipales y/o Subvencionados (EEMS), con la obligación de suministrar el servicio público de transmisión de datos con acceso a Internet, exento de pago por dos años, así como también el servicio de roaming nacional en la telefonía móvil.

B. PROYECTO SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES PARA ZONAS WIFI CHILEGOB.

Se continuará con la implementación de las 415 Zonas WiFi ChileGob adjudicadas, las cuales están programadas para este primer trimestre. Es así como se alcanzará –a través de esta iniciativa– un total de 1.223 zonas con servicio exento de pago.

En detalle, corresponden a 180 zonas de la Fase 3, 200 de la Fase 4, y 35 de Espacios Culturales.

C. PROYECTO TELEVISIÓN DIGITAL.

Para el presente año, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones trabajará en tres ejes de acción:

El primero dice relación con la digitalización de los Canales Nacionales agrupados en ANATEL, los que –por normativa– tienen que digitalizarse en todas las capitales regionales durante el año, preferentemente antes de la Copa Confederaciones Rusia 2017, para así permitir acceso a este evento –y a otros contenidos– con una mejor calidad de imagen y sonido.

Un segundo eje de trabajo da pie para que nuevos concesionarios puedan ingresar al mundo de la televisión, normalizando así su actividad, y permitiéndoles acceder a los beneficios que la Subtel y terceros pueden ofrecerles.

Un tercer plan de acción está orientado a los canales con presencia regional, que migren desde la televisión análoga hacia la televisión digital terrestre junto con la incorporación de nuevos concesionarios, para los cuales se realizará una convocatoria a concurso público que les permitirá acceder a recursos del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones (FDT), destinados a financiar la infraestructura necesaria para la transmisión a la TVD, con-



forme su ubicación geográfica, atendiendo las particularidades de cada concesionarios.

Para el desarrollo de esta iniciativa se cuenta con asignación de Glosa Presupuestaria por MM\$ 10.300. Durante el transcurso de este año, la cartera –a través de la Subtel– elaborará las bases generales y técnicas para el llamado a Concurso Público, para el desarrollo de infraestructura de canales de televisión en Regiones. Esto con el objetivo de la implementación y puesta en marcha del proceso de cambio tecnológico, para la transición de lo análogo a lo digital que forma parte del proyecto de Televisión Digital, impulsado por mandato presidencial, y cuya materialización debe quedar resuelta a fines del presente año.

D. ASESORÍAS TÉCNICAS REGIONALES.

El Ministerio por medio de la Subtel entregará asesoría técnica y apoyará el desarrollo de iniciativas y proyectos de servicio de telecomunicaciones requeridos a nivel local y regional. Los recursos necesarios para las ejecuciones deberán ser provistos por la entidad requirente, por intermedio de la celebración de un Convenio de Transferencia de Recursos. Luego se desarrollarán concursos públicos subsidiables con presupuesto regional o local.

– **Proyecto Tarapacá:** El Gobierno Regional de Tarapacá, en conjunto con la SEREMITT de la misma región, han solicitado a la Subtel –específicamente al FDT– la evaluación técnico-económica de una iniciativa que busca implementar 40 Zonas WiFi distribuidas en 28 localidades de la región, mediante la habilitación de una red de fibra óptica que permita contar con infraestructura de telecomunicaciones y así prestar servicio público de transmisión de datos con acceso Internet; bajo los mismos requisitos y condiciones de los proyectos WIFI desarrollados por la cartera.

Se espera este año contar con el convenio de transferencia de recursos y la realización del llamado a concurso público.

– **Proyecto Coquimbo:** En el marco de las Asesorías Técnicas a realizar el año 2016 a través de la Gerencia del FDT, se espera para el año 2017 realizar el llamado a concurso del Proyecto Coquimbo PIRDT, que permita a través del desarrollo de infraestructura de telecomunicaciones, la prestación del servicio de transmisión de datos y telefonía móvil.

– **Proyecto Región Zonas Rezagadas:** En función del trabajo desarrollado en 2016, este año se espera contar con convenios de transferencias de recursos en las regiones del Biobío y Los Ríos, para de esta forma realizar los concursos públicos que permitan entregar conectividad mediante el desarrollo de infraestructura de telecomunicaciones, y así contar con acceso a los servicios de transmisión de datos y telefonía móvil para las comunas de:



Quillón, Portezuelo, Trehuaco, Quirihue, Tirúa, Cañete, Lago Ranco, Río Bueno y La Unión.

E. CONVENIO FONDO DE INVERSIÓN ESTRATÉGICA.

Durante el año 2017 se Implementarán las conclusiones de los seis estudios realizados en 2016 anteriormente detallados. El compromiso es difundirlas y preparar el diseño de una política pública de estrategia de desarrollo que impulsa el Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, lo que se enmarca en la Agenda Digital 2020.

F. IMPLEMENTACIÓN DE NORMATIVA.

Entre las normativas que se implementarán en 2017, se continuará el desarrollo del reglamento de Libre Elección de servicios de telecomunicaciones para edificios y condominios, lo que permitirá a los usuarios que hoy no tienen opción de cambiar de proveedor de servicio en su domicilio por acuerdos previamente tomados entre privados ejercer su derecho a elección, aumentando la competencia y propiciando una mejora en la calidad ofrecida.

También se trabajará en el desarrollo de la normativa de Multibandas y Sistema de Alerta de Emergencia (SAE), que permitirá a los usuarios tener información certera, sencilla y transparente respecto a la compatibilidad de los teléfonos móviles comercializados en el país en las distintas bandas y tecnologías ofrecidas por los proveedores de servicio móvil. Esto, sumado a la obligatoriedad del SAE, entregará a los chilenos dispositivos que permitirán acceso a información oficial en caso de catástrofe, emergencias o en la distribución de mensajes de alerta relevantes para la comunidad.

G. PROYECTO FIBRA ÓPTICA AUSTRAL.

Para el desarrollo de este proyecto, la Subsecretaría de Telecomunicaciones cuenta con una glosa presupuestaria para el año 2017 por un monto de \$64.148.000.

En la actualidad, las bases del concurso se encuentran en un proceso de reformulación que consideran mejoras en las condiciones del proyecto de Fibra óptica Austral a objeto de incentivar la participación de la Industria. Esta reformulación fue presentada al Consejo de Desarrollo de las telecomunicaciones, el que está formado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Economía, Ministerio de Hacienda, Vivienda y Ministerio de Desarrollo Social, además de los consejeros regionales representantes de las zonas norte, centro y sur del país; quienes aprobaron dicha reformulación del proyecto y su respectivo llamado a concurso durante el primer semestre de este año.



Anexos.

CARTA COSOC SUBTEL.

Santiago, 13 de abril de 2017

Consejo Sociedad Civil SUBTEL Comentarios Cuenta Pública 2016

En primer lugar, observamos que hubo muchas iniciativas en desarrollo durante 2016 de las que nos enteramos leyendo el borrador de la cuenta pública. Como por ejemplo, el Estudios Industrias Inteligentes y los proyectos derivados de Asesorías Técnicas Regionales. Esto habla mal del Subsecretario anterior, en una actitud que esperamos el actual Subsecretario pueda enmendar.

En relación con el discurso sobre Telecomunicaciones con sentido ciudadano observamos por un lado que en la práctica esto se reduce únicamente a cuestiones relacionadas con problemáticas de consumidores, mientras al mismo tiempo vemos una completa ausencia de interés por el sector comunitario y sin fines de lucro respecto de las áreas de acción de la Subtel (radio, televisión y telecomunicaciones)

En esta misma línea, nos llama la atención la ausencia de cualquier referencia a la larga batalla por la derogación del 36B)a) dentro de la Cuenta Pública, pese a que este es un artículo de la Ley de Telecomunicaciones y que la Subtel se ha comprometido a derogar al menos desde 2012. Este texto se sigue utilizando para perseguir principalmente la radio comunitaria sin licencia. El último caso, durante marzo de 2017, a una radio que llevaba más de 20 años funcionando en Villa O'Higgins (zona austral).

Tampoco hay referencias al intento, hasta ahora fallido, de desarrollar una mesa de trabajo de TV comunitaria, para desarrollar un proceso de acompañamiento del sector que les permita acceder a concesiones de TV comunitaria en el contexto digital. Esta iniciativa que surgió del Consejo de la Sociedad Civil en 2014, ha tenido escasas reuniones y ningún resultado.

Por esto mismo, es que también nos preocupa la invisibilización de nuestro trabajo en esta Cuenta. No aparecemos mencionados, pese a que somos el único Consejo de la Sociedad Civil de la Subtel que se mantiene ininterrumpidamente en funciones desde 2013. Los consejos regionales que intentó levantar el anterior subsecretario no pudieron mantenerse por falta de quórum.

Nos parecen interesantes iniciativas como la que se está desarrollando con la región de Tarapacá, con la que la Subtel está colaborando por medio de las Asesorías Técnicas Regionales. Si bien el caso del proyecto que se desarrolla en Coquimbo no queda claro su anclaje institucional (público, mixto o privado). Vemos en esta instancia una posibilidad para poder llevar adelante trabajo en regiones con pueblos originarios, en la línea de proyectos de internet comunitaria o telefonía móvil comunitaria, que en su momento también sugerimos al subsecretario anterior, sin tener mayor recepción.

Pensamos que podría se podría agregar alguna mención al proyecto de ley de Velocidad Mínima Garantizada, ya que se encuentra en trámite parlamentario y desde el Consejo de la Sociedad Civil tampoco se nos comunicó de su contenido antes de su envío al Parlamento.

Atentamente,



Chiara Sáez
Presidenta Consejo Sociedad Civil Subtel





Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones