



CUENTA PÚBLICA 2012

19/12/2012

CUENTA PÚBLICA

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

INTRODUCCIÓN: HACER QUE LAS COSAS PASEN

Chile está cambiando. Nuestro país “renovó el motor” por uno más poderoso. El crecimiento económico de 6% que ha logrado el gobierno del Presidente Piñera, ha generado un nuevo impulso que nos acerca al desarrollo.

Este mayor crecimiento ha influido en el comportamiento de las personas. Hasta hace algunos años, los santiaguinos viajaban lejos de la ciudad sólo en los fines de semana largos más importantes y durante las vacaciones. Este año, pudimos evidenciar que esa tendencia se amplió, y las familias han viajado a destinos diversos cada vez que han tenido la posibilidad de disfrutar algunos días libres.

Otro ejemplo claro de los efectos del crecimiento económico en el comportamiento de la población es el crecimiento en el uso de internet móvil en más de 100% en un año, sólo como ejemplo. El desarrollo económico genera aumentos en la movilidad de pasajeros y carga y demanda de conectividad. Frente a esta realidad, como país no podemos seguir improvisando. Necesitamos planificar a largo plazo para estar a la altura de las nuevas necesidades de la ciudadanía y de un país muy próximo a cruzar el umbral del desarrollo.

En el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones asumimos el desafío de responder a este nuevo contexto. Y es por eso que estamos impulsando el mayor proceso de transformación desde su creación en 1974.

En los últimos 11 años, el ministerio ha tenido 7 ministros. Durante 6 años fue parte del Ministerio de Obras Públicas, por lo que el énfasis en ese período estuvo más en la infraestructura que en la planificación. Luego de separarse a fines de 2006, enfrentó en febrero de 2007 el inicio de Transantiago, lo que absorbió la mayor parte de los esfuerzos de los ministros y sus equipos técnicos. En políticas públicas de telecomunicaciones, en ese mismo período pasamos de ser líderes regionales a ser uno de los países más atrasados.

Todas estas dificultades hicieron que la cartera debilitara su rol planificador. El resultado fue que la mayor parte del trabajo ministerial consistió en resolver emergencias y dar explicaciones por situaciones de mal funcionamiento de los sistemas de transporte, en lugar de proponer soluciones y mejoras anticipándose a la demanda creciente de una economía en desarrollo como la nuestra.

A toda esta falta de planificación, se sumaron las mayores exigencias de las personas. El aumento del ingreso per cápita se tradujo directamente en aumento del valor del tiempo y por eso, las personas ya no se conforman solo con la posibilidad de desplazarse y de comunicarse. Necesitan elementos de calidad y eficiencia que comienzan a pesar más que la consideración de tarifa en sus decisiones de viaje o de conectividad. Las comunidades más aisladas también han planteado nuevas necesidades de comunicación como mecanismo de integración con las áreas urbanas.

En este sentido, nuestro ministerio requería contar con una estructura capaz de mirar al futuro y responder a las nuevas necesidades de la ciudadanía. Más aun, se hace necesario generar las holguras de servicios e infraestructura que aseguren el crecimiento sin cuellos de botella. Es por



eso que desde fines del año pasado nos planteamos el desafío de implementar un proceso de transformación profunda, definiendo como tarea central recuperar el rol protagónico en la planificación integral del transporte y las telecomunicaciones en el país. Pero el desafío también implica transformarnos en la institución encargada de asegurar que los proyectos se concreten en obras tangibles, asegurando el cumplimiento del mandato de velar por la implementación de las políticas públicas sectoriales. Debemos hacer que las cosas pasen.

A partir de un trabajo estructurado en conjunto con los jefes de las unidades y especialistas del ministerio, se analizó todo su ámbito de acción y se llegó a definir como visión o eje estratégico de la gestión ministerial: *tener sistemas de transportes y telecomunicaciones que impulsen el desarrollo social y económico de Chile.*

Se estableció además que la contribución al desarrollo económico provendrá de mejoras en la eficiencia de las redes de carga, y el aporte al desarrollo social se logrará a través de mejoras de movilidad, conectividad y comunicaciones.

El foco de esta transformación ministerial es potenciar la capacidad de anticipar las soluciones, mirando las ciudades y las redes en plazos de 20 años al menos, y proponer planes de inversión y gestión que aseguren, a la población y a los inversionistas privados, condiciones adecuadas para el desarrollo de sus actividades. Al mismo tiempo, debemos contar con medidas de corto plazo que nos permitan responder a las necesidades inmediatas de las personas.

En este contexto, hemos impulsado con mucha energía la creación **de la Superintendencia de Telecomunicaciones**, cuyo Proyecto de Ley se encuentra actualmente en la Cámara de Diputados. Adicionalmente, hemos incorporado a nuestras responsabilidades la **Agenda Digital** que está delineando los próximos 8 años en esta materia. Estamos analizando alternativas para una nueva política satelital y hemos impulsado con mucha fuerza la convergencia de sistemas de telecomunicaciones, incentivando la competencia y la calidad del servicio.

En el área de Transportes, la **Coordinación de Planificación y Desarrollo**, que integra las funciones de Sectra, UOCT, Transporte y Urbanismo y la Unidad de Gestión de Corto Plazo, tiene el objetivo de cubrir la planificación de largo plazo, las soluciones inmediatas de congestión urbana, el control del tráfico y la consistencia de las soluciones de transporte con los aspectos urbanos de diseño.

También creamos el **Programa Logístico** cuyo foco principal es potenciar las redes de carga y asegurar que la infraestructura esté disponible a tiempo en todos los ámbitos que controla. Cubre el transporte de carga por carretera, ferrocarriles, puertos y aeropuertos con el objeto de contribuir al desarrollo económico y la mayor competitividad del país.

Además, sentamos las bases para la creación 4 entidades dependientes del MTT, pero con importantes niveles de autonomía. Sus nombres definitivos aún no están establecidos, pero podemos describirlas así:

Fiscalización de Transportes. Iniciamos el proceso de transformación del actual programa de Fiscalización para convertirlo en una agencia que con el respaldo jurídico y administrativo que le permita cumplir adecuadamente con sus labores de fiscalización de los servicios de transporte público en sus diversos modos, y de esta forma, garantizar el cumplimiento de la normativa vigente. Así se podrá asegurar que los usuarios reciban servicios de transporte público de calidad, seguros y eficientes. Este nuevo organismo entregará servicio a las unidades internas, controlando también el cumplimiento de contratos y de calidad de la oferta, con directo impacto sobre el bienestar de los usuarios.



Seguridad del Tránsito (actualmente Conaset). Sentamos las bases para dotar a Conaset en las facultades necesarias que nos permitan alcanzar los estándares de países desarrollados en materia de seguridad de tránsito. En Chile mueren 5 personas al día en accidentes de tránsito. Aunque esta cifra representa uno de los mejores índices de América Latina, es 5 veces más alto que los de países desarrollados. Estamos reforzando el trabajo en regiones para fortalecer la tarea de prevención y aumentar el rango de acciones para sensibilizar a la población en forma más efectiva.

Transporte Público Metropolitano. Iniciamos el trabajo para transformar la Coordinación de Transantiago en una entidad capaz de coordinar las operaciones de todos los servicios de transporte público en la región, bajo una mirada única e integrada. Esto implica coordinar las operaciones de Transantiago agregando instancias de trabajo con Metro, EFE y operadores privados de taxis colectivos, entre otros.

Transporte Público Regional. De manera similar a la Región Metropolitana, iniciamos instancias de coordinación de los servicios de transporte público en el resto del país, que responden a la identidad y cultura locales, con consejos consultivos también en cada región y el apoyo técnico de los especialistas centrales para resolver los sistemas en cada lugar según su realidad.

La nueva **División de Usuarios** es parte de este proceso de transformación. Trabaja ya en conocer de cerca cuáles son las exigencias, necesidades y características de los usuarios, tanto en Santiago como en regiones. Esto incluye usuarios finales y contrapartes intermedias, como las empresas operadoras.

La **División de Normas**, continúa a cargo de la creación y adaptación de la normativa del sector y ahora también se encarga del trabajo con los gremios, con el objeto de avanzar en conjunto en visiones sectoriales de largo plazo.

Las unidades de soporte se mantienen concentradas en la División Legal, la División de Administración y Finanzas y la nueva área de Personas orientada al desarrollo de talentos.

Todo este proceso de transformación está registrando avances importantes. Los invito a revisar los más relevantes.



SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

Gracias a las profundas reformas legales concretadas e implementadas exitosamente durante el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera en el sector de las telecomunicaciones, hoy enfrentamos un país donde la transparencia, la libertad para elegir de los usuarios y la plena competencia en el mercado, constituyen los pilares fundamentales de un modelo de telecomunicaciones acorde a los desafíos del siglo XXI.

En este contexto, la consolidación de un modelo basado en la calidad de servicio y la protección a los usuarios, nos ha permitido avanzar también en las políticas públicas definidas en materia de acceso, conectividad y cobertura de los servicios de telecomunicaciones, logrando más del 90% del territorio nacional conectado a las tecnologías de la información y comunicación.

El desafío es incorporar a todos los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país a la Sociedad del Conocimiento con oportunidades, herramientas y competencias digitales que les permitan integrarse al mundo tecnológico y disminuir la brecha digital gracias al acceso universal de la banda ancha. En esta línea, se integra el rol subsidiario del Estado para impulsar la inversión en conectividad avanzada y asegurar el acceso equitativo de las personas a las telecomunicaciones.

➤ DESARROLLO DIGITAL

En este contexto, en 2011 Chile se acercó rápidamente a la penetración de Internet promedio de los países OCDE, fijada como meta de Gobierno para el 2014. En dos años la penetración per cápita de Internet se triplicó, incrementándose entre diciembre 2009 y junio de 2012 desde un 13,7 % a un 34%. A nivel de hogares se pasó de un 37% a un 50% de acceso.

En el ámbito internacional, la Subsecretaría de Telecomunicaciones ha impulsado diversas iniciativas para bajar los costos de la banda ancha. Entre ellas, se encuentra el trabajo coordinado con los Ministros de Comunicaciones de los países miembros de UNASUR para la elaboración del proyecto de Anillo Sudamericano de Fibra Óptica, cuyos resultados técnico-económicos de las comisiones de trabajo se conocerán al cierre de 2012.

En este ámbito, se iniciará el despliegue de la red de fibra óptica internacional por parte de la empresa Internexa en territorio nacional y se definirá el plan de inversión público-privado necesario para implementar la integración de Chile al proyecto de Brasil, de construcción de cables submarinos que conecten Sudamérica con EEUU y Europa.

En esta misma línea, en el mes de septiembre Google anunció la construcción de su primer Datacenter en Latinoamérica, con una inversión cercana a los 150 millones de dólares ratificando la confianza y liderazgo en materia TIC de Chile en la región. Este anuncio de Google confirma y potencia las políticas públicas definidas por el Presidente de atraer el contenido más cerca de Chile dado nuestro aislamiento y lejanía para bajar los costos de la banda ancha.

Dentro de este contexto, el Presidente de la República, Sebastián Piñera, instruyó una reforma a la institucionalidad del Gobierno, fundiendo las tareas del desarrollo digital -que eran responsabilidad del Ministerio de Economía- con la agenda de telecomunicaciones de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, bajo la conducción única de la SUBTEL para coordinar mejor las acciones del Estado en este ámbito, con especial foco en su vinculación con la sociedad civil y el mundo empresarial.



Tras la tarea de construir una nueva agenda digital 2013-2020 para Chile, se definieron cinco ejes estratégicos para el desarrollo e inclusión digital (Conectividad e Infraestructura Digital, Educación y Capacitación Emprendimiento e Innovación, Servicios y Aplicaciones y Entorno para el Desarrollo Digital).

Durante el 2012, se diseñó el Plan Estratégico de Largo Plazo (2013-2020), que sea el reflejo de una visión común para el Desarrollo Digital de Chile y que permita focalizar los esfuerzos públicos y privados. De forma complementaria, se realizó la construcción del Cuadro de Mando de Desarrollo Digital, una herramienta web que permitirá tener una visión global y ejecutiva de los proyectos que apalancan el desarrollo la inclusión digital.

➤ REGULACIÓN Y COMPETENCIA

Otro ámbito fundamental de las acciones llevadas a cabo por el Ministerio, ha sido la de modernizar las telecomunicaciones en Chile. Este objetivo se ha cumplido gracias a una serie de cambios normativos que han permitido eliminar las barreras a la inversión y las trabas artificiales para una plena competencia en el mercado, lo que ha generado efectos positivos en la industria y para los usuarios que hoy están más empoderados y protegidos para ejercer libremente sus derechos.

Un claro ejemplo de esta transformación es la implementación de la **Portabilidad Numérica** para telefonía móvil y fija. Por una parte, en diciembre de 2011 se inició el proceso de portabilidad numérica fija en la ciudad de Arica, entrando en vigencia de manera gradual en las regiones del país.

De igual forma, seguimos avanzando en enero de 2012, con el inicio del proceso para el servicio de telefonía móvil, marcando un hito en la historia de las telecomunicaciones en Chile, provocando el aumento de la competencia en el mercado, además de rebajas en los planes y mejores beneficios para los más **de 22 millones de usuarios** de telefonía móvil. A la fecha se han producido más de **750 mil portaciones**.

Además, en octubre de 2012 se inicia un proceso gradual de **Cambio de Numeración** en la telefonía fija en las regiones de Arica y Parinacota, proceso que se desarrolló en la Región Metropolitana en el mes de noviembre, el cual tiene por objetivo unificar el largo de la numeración local con el de la telefonía móvil para unir al país sin costo de larga distancia en 2014, y así tener todo Chile a llamada local, siendo un gran ahorro para los hogares y las PYMES que se comunican entre regiones.

Todas las reformas convergentes están orientadas a eliminar las asimetrías entre redes fijas y móviles, favoreciendo el desarrollo de servicios convergentes sin restricciones territoriales y con estructuras de costo basadas en protocolos de Internet, que permitirán a todos los chilenos comunicarse en todo el país a costos de llamada local, sin importar en qué zona vivan, ni qué tipo de teléfono o red utilicen.

Sin duda, el año 2012 ha sido el año de la competencia en la telefonía móvil. En pocos meses, el mercado chileno pasó de **tener tres operadores con redes propias a ocho empresas competidoras**, cinco con redes y tres móviles virtuales, que han aprovechado el impulso que ha dado del Gobierno a la compartición de infraestructura y al acceso no discriminatorio de terceros a las redes, para desarrollar un nuevo modelo de negocios.



A un año de la entrada en vigencia de la **Ley de Neutralidad en la Red**, se publicó la primera radiografía del servicio de internet en Chile, con mediciones técnicas basadas en los protocolos establecidos conforme al reglamento de la Ley de Neutralidad de Red en Internet. De esta forma, Chile se convierte oficialmente en el primer país del mundo en garantizar el principio de neutralidad de red, fijando un marco de transparencia y nuevos derechos para los usuarios de Internet.

Con la implementación de esta ley, 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.

Tras una década de debate, este año fue aprobada por amplia mayoría la nueva **Ley que regula la instalación de Torres de Antenas Celulares** en el Congreso Nacional y tras la aprobación del Tribunal Constitucional, fue promulgada por el Presidente Sebastián Piñera. De esta forma, en junio de 2012 entró en vigencia esta Ley que da respuesta a una larga y anhelada aspiración ciudadana relativa a la instalación de antenas celulares, mediante una nueva normativa que regula su impacto urbanístico de forma retroactiva y hacia el futuro con mayores exigencias; y ubica a Chile entre los cinco países más estrictos de la OCDE en materia de control de emisiones electromagnéticas; elimina barreras para la entrada de nuevas empresas al mercado, favoreciendo la compartición de torres entre compañías y el ingreso de operadores neutros de infraestructura no integrados.

Además potencia las facultades de los gobiernos locales junto al rol de los vecinos en el proceso de autorización e instalación de antenas, permitiendo la definición local de zonas preferentes en sus comunas.

Otro ámbito importante de la Ley, es que reconoce que el despliegue de torres soportes de antenas en el pasado generó impactos en el paisaje urbano. En este contexto, la normativa contempla medidas retroactivas de mitigación sobre el parque de torres ya existentes en áreas definidas por la Subsecretaría como territorios saturados, es decir, área donde hay más de 2 torres soportes de antenas en un radio de 100 metros.

Durante el 2012, la SUBTEL ha decretado más de 200 territorios saturados en los cuales las empresas de telecomunicaciones deberán informar a la Dirección de Obras Municipales las medidas de mitigación que realizarán en estas zonas para minimizar el impacto urbano de las torres en los barrios, ya sea a través de la colocalización, mimetización o compensación a los vecinos.

Por otro lado, actualmente, seis de cada 10 usuarios de banda ancha móvil en Chile utilizan estos dispositivos para navegar en Internet, impulsados por los subsidios de estos equipos de gama alta, que han permitido importantes niveles de penetración.

Para seguir evolucionando tecnológicamente a la par con esta avalancha digital y responder a la fuerte demanda por servicios móviles de conectividad, que se proyecta crecerá 18 veces al 2016, en julio del 2012 se adjudicó el concurso público que otorgará concesiones en la banda 2,6 GHz, destinadas a prestar **servicio de banda ancha avanzada de cuarta generación móvil 4G**, que permitirá mayor cobertura, capacidad, competencia y calidad de servicio en el mercado de Internet móvil en el país. Las empresas Entel, Claro y Movistar se adjudicaron uno de los tres bloques de espectros disponibles y como contraprestación al país deberán conectar a 543 localidades que hoy no cuentan con conectividad.



Con la adjudicación de este concurso, se está cumpliendo un compromiso del Gobierno de entregar más espectro para el desarrollo de servicios de telecomunicaciones y, en particular, otorgar mayor calidad en los servicios de Internet móvil, que cada día cobran mayor relevancia para el crecimiento y la conectividad de los usuarios de banda ancha, abarcando mayor cobertura y potenciando la inclusión digital.

Subtel históricamente ha participado en importantes proyectos e iniciativas a nivel internacional, cuyo objetivo final es favorecer en calidad y precios a los usuarios de las redes de telecomunicaciones. Es por esto que en 2012, los gobiernos de Chile y Argentina a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Planificación Federal, Inversión pública y Servicios respectivamente, establecieron un acuerdo de intención para reducir las tarifas de roaming entre ambas naciones

Hoy la integración regional y la convergencia tecnológica hacen necesario regular esta materia y buscar una alternativa que reduzca los costos por este tipo de servicios. Adicionalmente, la Subsecretaría de Telecomunicaciones, estableció una modificación legal que busca modificar la tarificación de la tasación correspondiente a los tráficos de voz y datos - que hoy se hace de acuerdo a minuto cursado- y lo que se pretende es que se ajuste a los segundos utilizados, otorgando más precisión y transparencia cuando un usuario utiliza roaming en cualquier parte del mundo.

Paralelamente, dentro del trabajo para modernizar e implementar la **Televisión Digital de Libre Recepción** en el país, se avanzó durante el 2012 las siguientes acciones:

En el **plano Legislativo**: se avanza en la tramitación del proyecto de ley de TVD que regulará esta Industria. En la actualidad el proyecto se encuentra en segundo trámite constitucional, habiendo sido recientemente aprobado por la Comisión de Hacienda del Senado.

Desde la perspectiva del **Apoyo Internacional**: los convenios suscritos con los gobiernos de Japón y Brasil, han permitido a los broadcaster nacionales recibir apoyo técnico, capacitación y equipamiento, para el desarrollo y uso de las nuevas tecnologías.

En el **ámbito técnico**, se ha desarrollado distintas iniciativas de cooperación técnica para facilitar la migración tecnológica, con orientación especial en regiones, lo que ha permitido capacitar a 10 canales regionales (de TV abierta y TV de Pago) de las ciudades de Iquique, La Serena, Los Andes, Viña del Mar, Talca, Concepción, Temuco, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas, iniciando transmisiones en 4 ciudades de ellas, y agregándose otras en los próximos meses.

Además, se ha profundizado el apoyo al consumidor mediante el uso del sello TVD, llegando su presencia a más del 95% del comercio minorista. Esto ha propiciado que hoy uno de cada dos televisores que se venden en Chile tenga sello TVD, es decir, tenga la norma ISDB-Tb.

➤ SUPERINTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES

Dado el impacto que ha alcanzado Internet y los servicios de telecomunicaciones en general en la vida nacional, el Gobierno ha llamado a todos los sectores políticos a apoyar de forma urgente la creación de la Superintendencia de Telecomunicaciones para dotar al Estado de una institucionalidad moderna con recursos tecnológicos y facultades legales adecuadas para fiscalizar proactivamente un mercado que supera hoy los 35 millones de servicios activos, considerados servicios básicos para la comunicación de las personas en el 98% de los hogares chilenos.



Durante el 2012 se avanzó en el primer trámite constitucional del **Proyecto de Ley que crea la Superintendencia de Telecomunicaciones**, habiendo sido aprobado por la Comisión de Ciencias y Tecnologías de la Cámara de Diputados. Actualmente se encuentra en discusión en la Comisión de OOPP, Transportes y Telecomunicaciones de la misma corporación.

Este proyecto se encuentra inserto en el plan global de modernización institucional que consiste en reestructurar la actual SUBTEL y separarla en dos instituciones independientes, la Superintendencia de Telecomunicaciones a cargo de la fiscalización del sector y de los procesos autorizatorios y una Subsecretaría con las funciones de definición de política regulatoria y de fomento del sector de telecomunicaciones y desarrollo digital.

➤ FONDO DE DESARROLLO DE LAS TELECOMUNICACIONES

En esta área, a través del **proyecto bicentenario “Todo Chile Comunicado”**, que culminó el 31 de marzo de 2012, logramos la habilitación del servicio de telefonía e Internet móvil en 274 localidades rurales y aisladas, correspondiente a la tercera etapa de esta iniciativa público-privada. Con ello, se cumplió la meta original de cobertura de 1.474 localidades conectadas en las 15 regiones del país con más de tres millones de personas beneficiadas que ahora pueden integrarse al mundo a través de las tecnologías de información y comunicación.

En el marco del cumplimiento del compromiso de mejorar la conectividad y el acceso a Internet de alta velocidad a las escuelas municipales y particulares subvencionados del país, en especial de las regiones y localidades apartadas se ha realizado el despliegue del proyecto **“Conectividad para la Educación”** durante todo el 2012, alcanzando a fines de este año a más de 9.000 escuelas conectadas que permitirán el acceso a Internet a más de 3,1 millones de estudiantes.

Con el objetivo de fortalecer la conectividad en las zonas más aisladas de nuestro país, en noviembre de 2012, se iniciaron los trabajos para el **proyecto de conectividad de Tierra del Fuego**. Esta iniciativa contempla la implementación del servicio de telefonía móvil e Internet en dos rutas internacionales en Tierra del Fuego: Porvenir - San Sebastián (141 kms.) y Cerro Sombrero – Cameron (124 kms.), abarcando además la localidad fronteriza de San Sebastián, que no cuenta actualmente con servicios de telecomunicaciones. Esta inversión es fundamental para nivelar las condiciones estructurales de conectividad de Magallanes con servicios de Internet de calidad, con respaldo y menores precios, tal como existen en el resto de Chile.

➤ EMERGENCIA Y RECONSTRUCCIÓN

Los esfuerzos en materia de telecomunicaciones también se han concentrado en dotar al país de un sistema de comunicaciones confiable para responder ante situaciones de emergencia o catástrofe, corrigiendo los problemas y debilidades evidenciadas tras el terremoto del 27F.

Es por esto, que triplicamos la capacidad de las redes para enviar mensajería SMS durante situaciones de emergencia.

Además, durante el 2012 se avanzó en la implementación de la Plataforma Tecnológica para el Sistema de Alerta de Emergencia (SAE), que ya se encuentra integrado con los cinco operadores móviles. El sistema permitirá seleccionar el área geográfica afectada, un grupo de personas y/o una organización a quien dirigir el mensaje, u otras opciones de selección. Lo anterior con el objetivo



de enviar mensajes específicos según destinatarios y focalizar los mensajes en una zona determinada. Además, en este ámbito se desarrolló un logo que rotula los equipos y que permitirá a los usuarios reconocer fácilmente si su terminal es compatible o no con el sistema.

Durante el año 2012, además se terminó de reglamentar la llamada Ley de Reconstrucción de las Telecomunicaciones con la dictación del Reglamento sobre interoperación, fallas e infraestructura crítica de las telecomunicaciones. En cumplimiento de lo establecido en este cuerpo reglamentario, Subtel declaró 850 como sitios de infraestructura crítica nivel I (la más exigente) y más de 8.000 sitios de infraestructura crítica de nivel II, que deberán tener respaldo energético y planes preventivos de mantenimiento, entre otras exigencias.



SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

➤ COORDINACION DE PLANIFICACION Y DESARROLLO

Según proyecciones del Internacional Transport Forum, en el período 2000 – 2050, la movilidad de los pasajeros aumentará entre 4 y 5 veces, mientras que el volumen de carga transportada lo hará entre 3,5 y 4 veces. La mayor concentración de ese crecimiento ocurrirá en países en desarrollo como el nuestro. Además se estima que, de no mediar planes concretos, la participación del transporte público en América Latina se podría reducir desde el 50% en la actualidad, al 14% al año 2030.

Para anticiparnos a este escenario, como Ministerio estamos recuperando el rol protagónico que nos corresponde en la planificación del transporte en nuestras ciudades. Con este propósito hemos creado la Coordinación de Planificación y Desarrollo, encargada de liderar el trabajo de Sectra, la Unidad de Gestión de Corto Plazo, la Unidad de Transporte y Urbanismo, UOCT y Ciudades Inteligentes.

Con esta nueva estructura, que concentra a gran parte de los especialistas del Ministerio, buscamos cubrir la planificación de largo plazo, las soluciones inmediatas de congestión urbana, el control del tráfico y la consistencia de las soluciones de transporte con los aspectos urbanos de diseño. En este contexto, ya registramos avances importantes.

También estamos desarrollando proyectos de análisis y desarrollo de Planes Maestros para Santiago y Regiones.

En el caso de Santiago, en el marco del Comité de Ministros de Ciudad y Territorio (Comicyt) durante este año preparamos el **Plan Maestro de Transporte para la Región Metropolitana al año 2025**, que representa el primer esfuerzo conjunto por contar con una mirada integral para planificar la ciudad. Estamos priorizando aquellos proyectos que aseguren su crecimiento armónico, asegurando estándares razonables de calidad de la circulación. Por primera vez en varias décadas, contaremos con un instrumento que provee una visión del futuro del transporte en la región y propone un plan de inversiones claro para guiar las acciones del sector público y privado.

El resultado de este análisis lo daremos a conocer en el mes de enero. Ya se ha comenzado a evaluar un conjunto de posibles medidas de gestión, que deben considerarse junto con la construcción de proyectos. Entre ellas, restricciones a estacionamientos, políticas de incentivos o reserva de espacio para zonas peatonales.

Las prioridades preliminares establecidas para este Plan Maestro de Transporte apuntan a obtener el mejor aprovechamiento de la infraestructura y servicios disponibles, además de favorecer el uso de transporte público masivo.

Trabajamos también en los planes de Gestión de Tránsito para ciudades de menos de 50 mil habitantes, como Melipilla, Talagante, Buin y Colina. Estos estudios tienen como objeto mejorar el flujo vial, a través de medidas como semaforización, mejoramiento de cruces peatonales o el rediseño de intersecciones, entre otras. La evolución de estas ciudades, particularmente de aquellas cercanas a las capitales regionales, las transforma gradualmente en parte de una conurbación cuyos problemas de tráfico presentan complejidad similar a las ciudades de mayor tamaño.



Además, Sectra en conjunto con la UOCT, avanzó durante este año en los análisis para la normalización de la red de semáforos en el sector céntrico de la ciudad de Punta Arenas y en estudios de gestión de tránsito en Arica, Iquique y Calama.

Como ministerio, también impulsamos el uso **de modos de transporte no motorizados y sustentables, como la bicicleta**. Así, durante 2012 uno de los principales avances alcanzados en esta área la propuesta que trabajamos en conjunto con el Minvu y las agrupaciones de ciclistas, para modificar la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción en diversas materias relacionadas con la normativa de bicicletas, entre las que destacan las exigencias de estacionamientos. Dicha propuesta está actualmente en manos de la División de Desarrollo Urbano del MINVU.

Adicionalmente, durante 2012 culminaron los estudios para 139 kms. de ciclovías en 12 ciudades, los que serán entregados a las unidades ejecutoras para su implementación.

Trabajamos además en medidas de corto plazo, que nos permitan mitigar algunos problemas de congestión en puntos en los que es posible intervenir con medidas de rápida ejecución. Con este objetivo, se creó la **Unidad de Gestión de Corto Plazo**, que ya ha iniciado el trabajo para mitigar la congestión vehicular en comunas del Gran Santiago, Gran Concepción y Gran Valparaíso, entre otras.

Esta Unidad ya comenzó a trabajar en proyectos de señalización, demarcación, instalación de vallas peatonales y mejoramiento de radios de giro, y sintonía fina de ejes de Santiago, que una vez ejecutados, contribuirán a mejorar el desplazamiento por algunas de las vías más congestionadas de la capital. También inició el análisis de los puntos de mayor congestión de comunas del Gran Valparaíso y el Gran Concepción, lo que se hará extensivo al resto de las regiones.

En regiones estamos desarrollando un esfuerzo similar. Estamos planificando las ciudades para ofrecer una mejor calidad de vida a sus habitantes. Para eso, estamos trabajando desde cada región, para que cada proyecto que se implemente responda efectivamente a las necesidades y características locales de cada lugar.

En este contexto, durante 2012 definimos los proyectos prioritarios que forman parte de la iniciativa, **liderada por la Unidad de Transporte y Urbanismo**, denominada Ciudad Modelo de Transporte, que ya se está desarrollando en Antofagasta, Talca, Valdivia y Concepción. Los proyectos se centran en facilitar y mejorar el transporte público y la infraestructura urbana, construcción de red de ciclovías y mejoramiento de la interconexión vial, de acuerdo a las características y necesidades propias de cada ciudad.

Además, se sentaron las bases para la implementación de Ciudad Modelo en Puerto Montt, Copiapó, Iquique – Alto Hospicio y el Gran Valparaíso.

En esta misma área, la **Unidad Operativa de Control de Tránsito** de la RM semaforizó 10 cruces con altas tasas de accidentes y serios problemas operacionales. Actualmente, se encuentran en ejecución proyectos para otras 14 intersecciones de comunas de bajos recursos.

En el ámbito tecnológico, la UOCT habilitó 13 cámaras de televisión en la RM, a fin de monitorear el tránsito de la ciudad. Con éstas, son 150 cámaras integradas al centro de control. Además, se están instalando 6 letreros de señalización variable para informar a los usuarios sobre el tránsito en tiempo real, llegando a un total de 19 paneles.



Se integraron 49 intersecciones al sistema de control, con lo que la UOCT controla y coordina 2.695 cruces. También se realizaron ajustes de tiempos en 609 intersecciones semaforizadas, a fin de adecuar los planes de tiempo a las nuevas condiciones de demanda existentes.

En regiones también estamos dando avances importantes en materia de control de tránsito. Durante este año terminaron las obras de construcción y habilitación de los nuevos centros de control en **Rancagua, Temuco y Puerto Montt**. Se iniciaron los trabajos para la construcción de redes de comunicación y se están instalando los respectivos sistemas de control e integrando los semáforos de las ciudades. En el caso específico de Puerto Montt, se licitó un proyecto de medición automatizada de tiempos de viaje con sensores Bluetooth, cuyos resultados serán informados a través de un letrero de mensaje variable.

En las regiones de **Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso y BíoBío** se integraron nuevas intersecciones al sistema de control, incorporando mejoras como uso de lámparas led, unidades de respaldo de energías y estaciones de conteo automatizado de flujo vehicular, entre otras.

Otra área que estamos potenciando desde la nueva Coordinación de Planificación y Desarrollo, a través del **Área de Ciudades Inteligentes**, es el fomento y la expansión del uso de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS por su sigla en inglés). En este contexto, durante 2012 se implementó el proyecto piloto TransporTeinforma en la Región de los Lagos, que tiene por objetivo central entregar información adecuada y oportuna a los usuarios respecto del funcionamiento del tránsito y de los distintos modos de transporte.

El servicio está orientado a los habitantes de la región, especialmente a quienes viven en zonas más aisladas, utilizando todos los medios de difusión posible (despachos de televisión, contactos radiales, redes sociales, etc). El proyecto combina medios tecnológicos de recolección de datos con métodos masivos de distribución para apoyar las decisiones de viaje de las personas.

Durante 2012, el área de Ciudades Inteligentes postuló a la Ciudad de Valparaíso en el concurso Smart City Challenge de la compañía IBM. La iniciativa resultó ganadora en este concurso mundial, gracias a lo cual expertos de IBM ofrecerán asesorías, analizando la realidad de la ciudad y proponiendo proyectos de mejoras basados en soluciones tecnológicas desde una perspectiva de Smart City.

En esta misma línea, hace algunos meses se firmó un convenio entre la Fundación País Digital, Instituto Fraunhofer y la Subsecretaría de Transportes, para desarrollar proyectos pilotos conjuntos y apoyos en los diseños de los proyectos en el ámbito de ciudades inteligentes que la Subsecretaría implemente.

En síntesis, la nueva División de Planificación y Desarrollo ha logrado establecer líneas de trabajo, cubrir tanto Santiago como regiones y establecer los contactos externos que garantizan una adecuada coordinación para la ejecución de los planes. Así, nuestro Ministerio ha recuperado su rol de propuesta y anticipación, indispensable para asegurar la fluidez del transporte, necesaria para fortalecer el desarrollo económico y social del país.

➤ LOGÍSTICA

En materia logística, en los últimos años, la planificación de infraestructura para carga y especialmente de oferta portuaria, prácticamente no existió. Proyectos como la licitación del Puerto de San Antonio o la expansión de Coquimbo, estaban en condiciones de concesionarse en 2007.



La crisis económica de 2008 y 2009 evitó que estemos hoy en situación de congestión, lo que sería especialmente grave para un país que es esencialmente exportador. Pero sólo desplazó el problema unos pocos años, de manera que necesitamos prever las necesidades y asegurar la infraestructura a tiempo.

En los últimos dos años, desde que creamos el Programa de Desarrollo Logístico- hemos avanzado en esta área y nos impusimos el desafío –junto al SEP y las empresas portuarias- de duplicar la capacidad portuaria, en materia de concesiones otorgadas durante este gobierno.

Pero también estamos trabajando a más largo plazo, para potenciar el aporte que la logística hace al desarrollo y la competitividad del país.

En este sentido, en el proceso de fortalecimiento del MTT, el área logística tiene un rol central.

En materia portuaria, nos estamos haciendo cargo de la relevancia que tienen los puertos y el transporte marítimo para Chile. Por eso, éstos han sido ejes fundamentales del gobierno del Presidente Piñera y de nuestro Ministerio.

Como ya mencionamos, la creación del Programa de Desarrollo Logístico de MTT nos permitió, primero que todo, crear un brazo operativo de especialistas dedicados a proponer políticas y proyectos concretos que impulsen una mejora continua del desempeño logístico de Chile, lo cual vino a recuperar el rol de esta Secretaría de Estado en temas de relevancia nacional.

Y el trabajo ha dado frutos. El año pasado, las empresas portuarias estatales de cada región adjudicaron exitosamente terminales en Coquimbo, San Antonio y Talcahuano y hoy estamos trabajando conjuntamente con Valparaíso en la licitación de su Terminal 2.

La oferta portuaria en la región de Valparaíso es fundamental para la economía de la macro zona central y, por ende, para la competitividad del país. Por eso, en conjunto con las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio y con el Sistema de Empresas SEP, estamos prontos a concluir los estudios técnicos que nos permitirán identificar en detalle y rankear los mejores puntos de emplazamiento para un Puerto de Gran Escala (PGE), que genere la capacidad adicional que se requerirá en una primera etapa a contar de la primera mitad de la década del 2020, cuando los cuatro terminales de contenedores existentes a esa altura comiencen a ver copada su capacidad.

En la misma línea, estamos avanzando en la planificación de los requerimientos de infraestructura portuaria para los próximos 30 años a escala nacional. Estamos trabajando para concluir la primera etapa del trabajo hacia un Plan Nacional de Desarrollo Portuario y un Plan Nacional de Accesibilidad Portuaria, que orientarán el desarrollo estratégico del sistema portuario nacional, tanto a nivel de infraestructura portuaria como muelles, como a nivel de la accesibilidad vial y ferroviaria que el crecimiento de la carga transferida requerirá. Los puertos deben ser sensibles y proactivos en planificar la manera en que el flujo de cargas hacia sus terminales afecta a las ciudades que los cobijan.

En un frente relacionado, este año reactivamos también la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias (CAMMP), como instancia de alto nivel para la discusión de política pública sectorial y mejora continua de la eficiencia del sector.

Por el lado de conectividad marítima, una muestra del trabajo que hemos realizado este año, es la implementación de un sistema de administración de las rampas de conectividad austral en el Canal de Chacao por parte de la empresa portuaria de Puerto Montt, el cual ha generado un ordenamiento y estándar de calidad inexistentes antes para los miles de usuarios de estos



servicios durante todo el año. A modo de ejemplo, durante las tres primeras semanas de febrero 2012, los tiempos de espera diurnos medidos para cruzar el canal se redujeron de 60 a 20 minutos y los tiempos de viaje de 35 a 20 minutos. Tenemos contemplado replicar dicho modelo durante 2013, entre otras cosas para hacer frente al alto flujo de veraneantes que visitan Chiloé en enero y febrero.

Pero de nada serviría todo el desarrollo portuario que hoy planificamos, si no potenciamos también **el transporte de carga por carretera**, tarea en la que hemos logrado importantes avances durante este año.

Pusimos énfasis en el trabajo con los gremios, destacando la colaboración en distintas materias, entre las que destacan los avances asociados con las zonas de descanso para camiones: próximamente daremos a conocer un mapa virtual que estará disponible para todo los transportistas, con información sobre las zonas de descanso e infraestructura disponible para camiones en toda la Ruta 5. La elaboración de este mapa y el levantamiento de proyectos para futuras zonas de descanso fue posible gracias al trabajo conjunto con el MOP, Mintrab, Bienes Nacionales, las empresas privadas y los diferentes gremios.

En la misma línea, ya contamos con el borrador del proyecto de ley que ingresará próximamente al Congreso para contar con el primer Registro Nacional de Empresas de Transportes, proyecto de ordenamiento sectorial que constituye una aspiración de larga data entre los actores del sector.

Hoy contamos con estudios que evidencian una necesidad de conductores profesionales que irá creciendo en el tiempo, tanto para el transporte de carga en distintos sectores (minería, forestal, etc.), como para el transporte público de pasajeros.

Por eso, este año aprobamos la Ley 20.604, que mejora la formación de conductores profesionales a través de un curso alternativo a los actuales, que considera el uso de simuladores de inmersión total, agilizando y mejorando el estándar de capacitación de los nuevos conductores.

Ya hemos certificado simuladores y autorizado escuelas para impartir este nuevo curso. Estamos trabajando también con Sence en un programa piloto que entregará 2.000 becas de capacitación, dirigido a los quintiles 1 y 2 para que realicen el curso gratuitamente y puedan convertirse en conductores profesionales.

En materia de **transporte aéreo**, en un mundo cada día más globalizado, con distancias cada vez más cortas, y con un Chile que a diario gana mayor relevancia a nivel mundial, el desarrollo de la industria aérea es fundamental.

En esta área, las decisiones regulatorias fueron tomadas oportunamente, enfocadas en la liberación de los cielos –con medidas aperturistas en el cabotaje- acompañadas de un marco regulador estable, que permite que hoy Chile tenga distintos tipos de acuerdos de servicios aéreos con más de 50 países. Durante este año se sumaron los acuerdos aéreos con México y Qatar.

En los últimos tres años, el tráfico aéreo de pasajeros ha tenido un crecimiento sostenido de más de dos dígitos. Esta tendencia se ha mantenido este 2012, dando cuenta del gran dinamismo del mercado aéreo nacional.

Esta estabilidad se traduce también en un crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros, registrando en lo que va de 2012 un crecimiento del orden del 18%.

Por último, en el tema logístico, me gustaría destacar el trabajo que hemos desarrollado este año **con EFE** y con los operadores privados de servicios de carga en torno a un **Plan de Infraestructura Ferroviaria Estratégica**, en el cual esperamos identificar proyectos clave que son necesarios a nivel



país para aumentar la participación del modo en el flujo de mercancías. El ferrocarril no sólo permite transportar carga con menores externalidades como contaminación y accidentes, sino que además, sobre todo en distancias largas, es una alternativa altamente competitiva. Esperamos que este trabajo permita orientar en gran medida las inversiones en el próximo plan trienal de EFE, 2014-2016.

La meta que nos hemos puesto es pasar de los actuales 12 millones de toneladas transportadas por tren a 24 millones en un plazo de no más de 10 años, para lo cual estamos también impulsando acciones de facilitación entre empresas portuarias y ferroviarias, además de incluir una fuerte componente ferroviaria en los planes de desarrollo portuario de largo plazo, de manera de capitalizar las oportunidades de competitividad que se deben dar entre ambos eslabones de la cadena logística.

➤ **NORMAS**

La planificación y modernización que estamos llevando a cabo, requiere de herramientas y elementos reguladores que nos permitan, por una parte, definirlas y, por otra, aplicarlas correctamente.

En ese sentido, 2012 ha sido un año intenso en el trabajo y desarrollo normativo. Algunos de los hitos más relevantes que marcaron el año son la actualización de las normas de emisión, orientada a reducir los elementos contaminantes de los vehículos motorizados, en todo el país, mediante la introducción de nuevas normas, como las Euro IV o Euro V. Esta norma apunta a contribuir a una mejor calidad de vida en nuestras ciudades.

También hemos avanzado en materia de cobertura de transporte. En ese sentido, se realizaron concursos para optar a diferentes modalidades de taxis en las regiones de Tarapacá, Valparaíso, Maule, Los Ríos, Los Lagos, Aysén, Magallanes y Metropolitana, con el objeto de responder de mejor forma a la demanda de pasajeros.

En total son 727 nuevos cupos, 250 en la Región Metropolitana, que se han distribuido a partir de las necesidades detectadas en cada una de las regiones y diferentes comunas en las que se efectuó el concurso.

➤ **USUARIOS**

Parte central del proceso de fortalecimiento del MTT que estamos impulsando, implica instalar a los usuarios en el centro de nuestro trabajo.

Resulta complejo definir líneas de trabajo sin conocer las expectativas y características de los usuarios finales, más aún en un ambiente tan dinámico como el actual. Los métodos de planificación que hasta ahora se han utilizado comienzan a ser insuficientes y se requiere complementarlos con datos de obtención más rápida y perfiles de usuarios con criterios más finos de segmentación.

Para cumplir con este objetivo, creamos el área de Usuarios, con el objeto de identificar y conocer las expectativas y evaluaciones que tienen los usuarios de todos los sistemas de transporte. El objetivo es recoger, en forma oportuna, el impacto que producen nuestras decisiones sobre los usuarios (individuos u organizaciones). Para esto estamos abriendo nuevas formas de



comunicación y diseñando mecanismos de recolección de datos y de procesamiento de la información que tenemos disponibles.

Esta nueva unidad operará supervisando y coordinando los esfuerzos de comunicaciones y análisis de usuarios de todas las demás unidades del Ministerio.

Como primera tarea, esta área avanza en la construcción de un modelo de satisfacción global del transporte público en regiones y en el fortalecimiento de los canales de comunicación con los usuarios.

➤ PERSONAS

Recientemente creamos la Coordinación de Organización y Personas para liderar la conformación de la estructura organizativa, consolidar una nueva cultura y formas de trabajo que resulten en una gestión ágil, y especialmente, en equipos especializados y motivados, con alta capacidad de propuesta..

Queremos transformarnos en el mejor lugar para trabajar para los expertos y técnicos de las áreas de transportes y telecomunicaciones, y para todos aquellos especialistas que encuentren en estas áreas un campo de acción interesante para desarrollar ideas y avanzar hacia el bienestar de los ciudadanos usando miradas multidimensionales.

Nuestro objetivo es ampliar la visión y cambiar desde una gestión de recursos humanos centrada en los procesos administrativos a una enfocada en el desarrollo de las personas y en la conformación de comunidades de conocimiento.

➤ FISCALIZACIÓN

Los cambios que estamos impulsando en el ministerio también incluyen el área de fiscalización, donde estamos incorporando mejoras continuas para potenciar el rol que cumplen los inspectores de transportes en la tarea por velar por el cumplimiento de la normativa vigente y, de esta forma, garantizar que los usuarios reciban un servicio de transporte de calidad, seguro y eficiente.

En este sentido, nos impusimos el desafío de transformar el actual programa de Fiscalización en una Agencia (el nombre aun es provisorio puesto que su definición se encuentra en proceso) con presupuesto y dotación propias, lo que permitirá entregar mejores condiciones de trabajo y más facultades a los inspectores, para que puedan ejercer su rol de manera más efectiva e independiente de la disponibilidad de otros servicios.

Este año hemos dado los primeros pasos, los que se están traduciendo en procedimientos más eficientes, efectivos y eficaces, que permitirán potenciar y perfeccionar el trabajo que está realizando nuestro equipo de fiscalización.

Concretamente, durante 2012 tuvimos una fuerte presencia a lo largo del país, con más de 500 mil controles en las calles y carreteras, a las condiciones técnicas y de seguridad de los buses, al uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros y al correcto funcionamiento de las Plantas de Revisión Técnica para garantizar la correcta operación de los vehículos, entre otras tareas.

Pusimos un especial énfasis en los controles al transporte informal o pirata, servicios que representan un alto riesgo para la seguridad de las personas que los utilizan, dado que no cumplen con ninguna exigencia de la legislación vigente.



Así, entre enero y octubre de este año realizamos 9.300 controles al transporte informal, cursando más de 2.300 infracciones y sacando de circulación a 1.766 vehículos.

En este contexto, en comparación con 2011, durante este año se registró un 288% más de fiscalizaciones por informalidad, se cursó un 229% más de infracciones y se retiró de circulación un 294% más de vehículos piratas de nuestras calles y carreteras.

También trabajamos por garantizar la seguridad de los buses interurbanos. Por eso, además de verificar constantemente el cumplimiento de la normativa vigente por parte de los buses, se controló el uso obligatorio del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros, fiscalización que fue acompañada por una constante campaña educativa destinada a los usuarios de buses interurbanos, respecto de la importancia de su uso.

Este trabajo permitió que este año las infracciones por no usar el cinturón de seguridad registraran una baja significativa, pasando de 11,8% entre enero y octubre de 2011 a 2,4% de infracciones en el mismo período este año, en que además se incrementó el número de controles, lo que revela una buena comprensión de esta norma por parte de los pasajeros.

Por otra parte, continuamos con el trabajo de informar sobre sus derechos a los pasajeros de buses, para que nos apoyen en la tarea de fiscalización, a través de sus denuncias de infracciones cometidas por servicios de transporte interurbano y urbano. Entre enero y octubre de 2012 recibimos 5.809 denuncias, las que derivaron en controles efectivos en la vía pública.

Con el objeto de que los pasajeros de buses interurbanos elijan de manera informada la empresa en la que realizarán su viaje, publicamos el primer Ranking de Infracciones de Buses Interurbanos. Esta herramienta busca también mejorar la calidad y seguridad de los servicios que prestan las empresas de buses interurbanos.

A comienzos de este año implementamos también una nueva modalidad de fiscalización, denominada “Inspector Incógnito”, en la que un inspector viaja, como un pasajero más en un bus, constatando las imprudencias e infracciones cometidas por los conductores durante el trayecto, lo que no estaba cubierto en nuestros controles y es relevante para evitar gran parte de las causas de accidentes que precisamente ocurren en ese tramo del viaje.

En los 9 meses que lleva este mecanismo de fiscalización, ya hemos realizado más de 350 viajes en buses interurbanos, a lo largo de todo el país. También aplicamos esta forma de fiscalización en los servicios de taxis, especialmente después de la entrada en vigencia de la Ley de Tolerancia Cero a la conducción con alcohol.

Otra forma de seguir potenciando la labor fiscalizadora es la incorporación de tecnología, lo que nos permite ampliar nuestra cobertura y mejorar los resultados.

En este contexto, durante 2012 instalamos 105 cámaras de fiscalización en vías exclusivas y pistas sólo buses de transporte público, en 7 meses de operación, ya se registra un 80% menos de infractores de estas vías, mientras las velocidades de los buses han aumentado en un 27,4%, en los tramos controlados por estas cámaras. Con estas medidas, estamos contribuyendo a mejorar la calidad de servicio para los usuarios de Transantiago.

Por otro lado, en la Región Metropolitana incorporamos más de 80 equipos de fiscalización portátiles, con impresoras conectados en línea, que nos permiten realizar controles más eficientes en terreno, otorgando a nuestros fiscalizadores herramientas tecnológicas que les permitan tomar decisiones más informadas, minimizar los errores y aumentar la productividad.



➤ SEGURIDAD DE TRÁNSITO

Cada año se registran en nuestro país cerca de 50 mil accidentes, que dejan como resultado 1.600 personas fallecidas y 50 mil lesionados de distinta gravedad. Es decir, cada día mueren 5 personas en Chile, producto de accidentes de tránsito.

Para terminar con esta tendencia, nos pusimos como meta una reducción del 20% en fallecidos en accidentes de tránsito al año 2014, respondiendo así al llamado realizado por la ONU, que invitó a sus Estados miembros a comprometerse con el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”.

Para poder lograr la meta y, de acuerdo a las recomendaciones de la propia ONU, durante 2012 iniciamos el trabajo para transformar a Conaset en una Agencia Nacional de Seguridad Vial (la naturaleza jurídica aún se encuentra en discusión, por lo cual Agencia es un nombre provisorio), con presencia regional, presupuesto propio y capacidad ejecutora para dirigir el esfuerzo nacional en materia de seguridad de tránsito. Nuestro objetivo es sentar las bases para que nuestro país cuente con una Agencia a cargo de proponer, coordinar y gestionar políticas, planes, programas y medidas para contribuir a la prevención de accidentes.

Hemos enfocado nuestra acción hacia tres pilares fundamentales: conducción en condiciones adecuadas, educación y otorgamiento de licencias. Así podremos cubrir tanto la conducta de los conductores actuales como la preparación sólida y segura de los futuros conductores y peatones.

Pero, paralelamente, estamos trabajando en la protección de la vida de las personas. En este sentido, uno de los principales logros alcanzados este año fue la **promulgación de la ley de Tolerancia Cero a la Conducción con Alcohol**.

Los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte de jóvenes en Chile. Además, durante 2011 se produjeron 5.046 accidentes por conducción con alcohol en todo el país, dejando como consecuencia 205 personas fallecidas y 5.242 lesionadas de distinta gravedad.

Era una tarea urgente enfrentar esta situación y reducir el número de fallecidos y accidentes asociados al consumo de alcohol en conductores. En marzo entró en vigencia la ley de Tolerancia Cero, cuyos principales contenidos apuntan al aumento de las sanciones por manejo en estado de ebriedad y bajo la influencia del alcohol, y al endurecimiento de los límites de alcohol permitidos en la sangre para los conductores.

Esta normativa, unida a otros esfuerzos que hemos realizado en materia de educación y fiscalización, nos han permitido importantes reducciones en las cifras de víctimas fatales, fallecidos y lesionados a causas de accidentes provocados por el consumo de alcohol.

De acuerdo al tercer reporte de seguridad vial entregado por Conaset, entre enero y septiembre de 2012, los fallecidos en accidentes de tránsito asociados a la conducción con alcohol bajaron un 28%, pasando de 160 fallecidos entre enero y septiembre de 2011 a 116 víctimas en los primeros nueve meses de este año. Es decir, en este período se salvaron 44 personas de morir producto de accidentes vinculados al consumo de alcohol a nivel país.

En tanto, los lesionados pasaron de 3.900 en el mismo período de 2011 a 2.745 entre enero y septiembre de este año, lo que equivale a una reducción del 30%. Las cifras consolidan una tendencia a la baja, registrando además el menor nivel de fallecidos en accidentes de tránsito durante los últimos 16 años.



Junto con el Ministerio de Educación, incorporamos **la seguridad de tránsito a la educación parvularia y básica**. La educación vial es esencial en los primeros años de vida, ya que es en esta etapa cuando se adquieren hábitos que acompañarán a las personas a lo largo de su vida.

En conjunto con Mineduc y Junji, preparamos material para enseñanza preescolar y básica hasta 4to año, con contenidos asociados a la seguridad de tránsito. Este material sirve de apoyo para las y los docentes, al entregar orientaciones y sugerencias de aprendizaje que permitan generar actitudes preventivas en niños y niñas.

El factor humano está presente en más del 90% de los accidentes de tránsito, y de hecho, siete de cada diez accidentes con resultado de muerte, tienen como causa principal la conducción irresponsable. Por esto, este año iniciamos una **profunda transformación al sistema de otorgamiento de licencias de conductor**, para dotar a Chile de una nueva generación de conductores, responsables y seguros, que cuenten con las capacidades y los conocimientos necesarios para manejar en nuestras calles y carreteras.

Como primer paso, en agosto 2012 se dio inicio a la puesta en marcha, en todo el país, de un nuevo examen teórico para quienes postulan a obtener la licencia de conductor por primera vez. La implementación de esta nueva prueba busca hacer más riguroso y exigente el sistema de otorgamiento de licencias, para así asegurar que quienes obtienen el permiso para manejar cuentan con los conocimientos necesarios y de este modo, prevenir accidentes de tránsito.

El banco de preguntas dejó de ser público y se ampliará continuamente. De manera adicional, ya no se trata de un examen por escrito -que tradicionalmente se respondía de memoria sin internalizar los contenidos- sino que se realizará de manera electrónica y aleatoria.

A estas modificaciones se suman otras, como la Ley de Formación de Conductores Profesionales que establece la obligatoriedad de aprobar un examen teórico electrónico para todas las licencias profesionales, además de un curso especial integral que incluye el uso de simuladores de conducción.

Campañas de Prevención. En el marco del primer programa de seguridad vial del Gobierno “Manéjate por la Vida”, se realizaron diversas campañas de concientización ciudadana, para que cada persona asuma su propia responsabilidad en la prevención de accidentes, entre las que destacan el Plan de Reflectancia “Destácate” y la campaña destinada a incentivar el uso del cinturón de seguridad “Abróchate. Sálvate”. A estas iniciativas se suma la campaña “Demasiado tarde para volver atrás” desarrollada en septiembre para llamar a la ciudadanía a no beber alcohol si se va a manejar.

Nuestras metas en términos de seguridad vial buscan avanzar en este ámbito en forma consistente con el desarrollo del país. Aun cuando nuestro ingreso per cápita se acerca al límite en que cruzaremos la barrera del desarrollo, nuestros índices de accidentes aún duplican los valores que muestran las naciones desarrolladas. Mantenemos un desafío fuerte en este ámbito y avanzaremos en nuevas iniciativas legales que nos acerquen a una situación en que los ciudadanos puedan sentirse seguros en todos sus desplazamientos.



➤ TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

TRANSANTIAGO

Uno de los principales avances registrados este año fue la entrada en vigencia de los nuevos contratos que rigen desde junio a los operadores de buses del sistema. El principal foco de estos nuevos contratos está en la calidad de servicio que se entrega a los usuarios. Al definir el mecanismo de pago a través de los dos elementos básicos del servicio (transporte de pasajeros y cumplir con los recorridos), hemos corregido los incentivos orientándolos hacia el compromiso de servicio y el cuidado de los pasajeros.

Así las empresas Subus, Alsacia – Express, Buses Vule, Metropolitana, RedBus y STP desde este año deben cumplir con normas más exigentes, en un esquema de pago por pasajero transportado, lo que las obliga a parar en paraderos, mejorar frecuencia y reducir la evasión, entre otros aspectos relacionados con una adecuada calidad de servicio.

Entre ellos destaca la renovación de flota comprometida por las empresas, que llegará a más de 1.400 buses nuevos entre este año y el próximo. Este año culminó la primera etapa de este proceso de renovación, con la incorporación de 800 buses nuevos, que ya circulan por la Región Metropolitana, ofreciendo mayor comodidad a sus más de 360 mil usuarios.

A partir de la entrada en vigencia de los nuevos contratos, que trasladaron a las empresas la responsabilidad de controlar la evasión, ésta fue otra área en la que se registraron avances relevantes durante 2012. En agosto la evasión llegó al 20,3%, su nivel más bajo en los últimos 12 meses, que representó además tres puntos menos que la tasa registrada en julio.

De acuerdo a las cifras entregadas por el Programa Nacional de Fiscalización, la principal reducción en materia de evasión, por empresa, alcanzó un 8,4% y correspondió a los servicios operados por SUBUS en las comunas de La Pintana, El Bosque, La Cisterna, San Ramón y San Bernardo.

Luego del cambio de contratos, la Coordinación de Transantiago se reestructuró, pasando de una estructura piramidal y de mando vertical, que contaba con 6 Gerencias que operaban al alero de los viejos contratos, a una institución de 10 Gerencias y una Fiscalía. En esta estructura se crea un área de Cliente y Servicios destinada a poner las necesidades reales de los usuarios, en el centro de todas las decisiones técnicas y estratégicas.

Durante 2012 contribuimos también a la seguridad de los usuarios del transporte público. Construimos 1.363 nuevos paraderos con luz solar en 17 comunas del Gran Santiago, principalmente en zonas alejadas del centro y en sectores donde la delincuencia es una de las preocupaciones centrales de los vecinos.

Con esta infraestructura, que implicó una inversión cercana a los \$1.100 millones, beneficiamos a más de 162 mil usuarios.

Trabajar para y por los usuarios es nuestra principal motivación. Es por eso que durante este año nos propusimos mejorar los tiempos de viajes de los miles de usuarios que usan diariamente transporte público en Santiago.

Con este objeto, se instalaron cámaras de fiscalización en los principales ejes de transporte público. Esta medida nos permitió mejorar hasta en un 27,4% las velocidades de buses que circulan por las vías exclusivas y de hasta un 50% en las pistas sólo bus.



Para garantizar la adecuada información para todos los usuarios de las vías, se instalaron más de 220 nuevos letreros informativos en los ejes exclusivos para el transporte público y se demarcaron de color rojo 25 kilómetros de pistas sólo bus, mejorando hasta en un 50% la velocidad del transporte público, lo que nos permitió mejorar los tiempos de viaje de los usuarios de buses.

En síntesis, todo el trabajo desarrollado durante este año tiene como objetivo central entregar a los usuarios, cada día, un mejor servicio.

Con este propósito, reforzamos nuestra capacidad de control, al complementar el trabajo que se desarrolla en el Centro de Monitoreo de Buses, con las cámaras del Programa de Fiscalización, de la Estación Intermodal de La Cisterna y de la UOCT.

Así, el Centro de Monitoreo de buses cuenta con 96 cámaras de control, lo que nos permite verificar en terreno, el adecuado funcionamiento de los servicios de transporte público.

En materia de infraestructura dedicada al transporte público también tenemos avances que destacar. En la comuna de Peñalolén, comenzaron los trabajos del corredor Departamental Oriente y la construcción de la conexión vial norte-sur de Sánchez Fontecilla, lo que nos permitirá beneficiar a más usuarios de transporte público con menor congestión y mejores tiempos de viaje.

Con el objeto de garantizar que los usuarios de transporte público cuenten con información oportuna acerca de las empresas a cargo de los distintos servicios, hace unos meses, la Coordinación General de Transportes de Santiago entregó el primer ranking de desempeño de las siete empresas operadoras y el primer informe de gestión de Transantiago.

Con la elaboración de estos reportes, las personas podrán identificar de manera precisa a la empresa que le presta el servicio de transporte, además de conocer en detalle las condiciones de operación que cada una de ellas deben cumplir, de acuerdo con lo establecido en los nuevos contratos.

En síntesis, nuestro trabajo apunta a entregar cada día un mejor servicio de transporte público a los habitantes de Santiago, y a un precio razonable.

Con el objeto de garantizar este punto, ya fue aprobado por unanimidad, en la Cámara de Diputados, el proyecto de Subsidio al Transporte, a través del cual buscamos evitar que no se registren alzas de tarifas que tengan que ver con factores distintos a la inflación. La iniciativa destina además 370 mil millones de pesos para regiones.

Estamos conscientes de que estos avances no son suficientes. Debemos seguir trabajando para enfrentar los desafíos pendientes, pero –al mismo tiempo- podemos afirmar que vamos avanzando en la dirección correcta, para conseguir que, cada día, los usuarios del transporte público cuenten con un servicio más eficiente, digno, cómodo y de calidad.

METRO

Tal como en los servicios prestados por buses, en el caso de Metro, nuestra prioridad es y ha sido brindar un mejor servicio a los usuarios. Así, durante 2012 registramos importantes avances, entre los que destacan el inicio de obras de las Líneas 3 y 6, la incorporación de trenes con aire acondicionado en la línea 1, el inicio de la instalación de ascensores en todas las estaciones que no cuentan con este sistema de accesibilidad y la implementación de wifi en distintos puntos de la red.



En el caso de la **construcción de las Líneas 3 y 6**, durante este año se iniciaron los piques en comunas como Conchalí, Providencia, PAC, Independencia y Cerrillos. La inversión contemplada para la construcción de estas líneas es superior a los US \$2.700 millones, y el inicio de operaciones está contemplado para los años 2016 y 2018.

Para mejorar la calidad del servicio que se entrega a los usuarios, potenciando la comodidad del viaje en Metro, durante este año se incorporaron 14 trenes nuevos, equivalentes a **126 coches con aire acondicionado**, que operarán en la Línea 1.

Estos nuevos trenes cuentan con espacio especial para personas con movilidad reducida, e implicaron una inversión de US\$226 millones.

Durante 2012 iniciamos también los trabajos para aumentar la accesibilidad de Metro, a través de un plan para dotar de **ascensores a toda la red**. De esta forma, comenzó la instalación de ascensores en un total de 29 estaciones, entre este año y 2015), con una inversión asociada de US\$ 35 millones. Los primeros 7 ascensores se instalaron en 2012 en la Estación Los Héroes.

Paralelamente, se inauguraron **22 puntos de WiFi** gratuitos en todas las líneas de la red, lo que ha permitido 1 millón de conexiones registradas a la fecha.

EFE

Este fue un año de buenas noticias para ferrocarriles. La primera y más importante de ellas fue la decisión del gobierno de devolverle a los trenes su rol estratégico en el transporte del país.

Este reimpulso ha permitido mejorar la calidad del servicio, tanto en cumplimiento de itinerarios como en frecuencias y se han incorporado nuevos destinos como Linares y San Javier en la Región del Maule.

El servicio entre Talcahuano y Laja renovó su flota de trenes, aumentando la capacidad y nivel de comodidad para los pasajeros.

Así, durante 2012, casi 30 millones de pasajeros eligieron el tren como medio de transporte, entre la Región de Valparaíso y la Araucanía, zona en que operan las filiales de pasajeros de EFE. Esto significa un aumento de más de tres millones de usuarios nuevos respecto del año pasado.

Paralelamente, durante este año se comenzó a implementar el proyecto Rancagua Express con la compra de 12 nuevos trenes de última generación que beneficiarán a más de 10 comunas entre la Región Metropolitana y la de O'Higgins, con una demanda de más de 20 millones de pasajeros anuales. Los primeros trenes llegarán a fines del 2013 para iniciar la marcha blanca en el recorrido Santiago – Rancagua y durante el 2014 estará plenamente operativo.

Esto reafirma nuestra convicción de que los trenes de cercanía tienen un rol central en el transporte público y representan una alternativa necesaria y posible para el desarrollo del país, gracias a las ventajas competitivas que presenta como descongestión de carretera, menor contaminación y mayores niveles de seguridad.

En esa línea estamos trabajando y actualmente se encuentran en estudio una serie de proyectos de trenes interurbanos en distintas regiones del país.

Asimismo, el transporte de carga ha ido en constante aumento y se ha consolidado como un medio que mejora considerablemente la competitividad de nuestras exportaciones.



Es importante destacar que todo lo anterior ha ido de la mano de una rigurosa y eficiente gestión financiera, que ha permitido que EFE reduzca casi en un 50% su déficit operacional en los últimos tres años, con un sostenido aumento en los ingresos y una exitosa contención de gastos.

En esa dirección EFE recientemente concluyó con éxito una de las operaciones financieras más importantes de los últimos años, al colocar un bono con 100% de garantía del Estado por UF 7.800.000, con el fin de disminuir de manera importante sus costos financieros y aportar US \$ 60 millones al proyecto Rancagua Express.

➤ TRANSPORTE PÚBLICO DE REGIONES

En el marco de la profunda reestructuración de nuestro Ministerio, sentamos las bases para que la actual División de Subsidios –que hoy gestiona e implementa la Ley de Subsidios N°20.378- se convierta en un Directorio de Transporte Público Regional, responsable de la coordinación de todos los sistemas de transporte público en las regiones del país –salvo la Región Metropolitana- y teniendo como objetivo primordial mejorar la movilidad de las personas, fomentando sistemas de transporte público accesibles, eficientes y de calidad.

En ese sentido, la búsqueda de eficiencia en la implementación de nuestros sistemas de transporte subsidiados, generó durante 2012 un proceso de revisión de los servicios de zonas aisladas y de transporte escolar, lo que permitió determinar un nuevo estándar para la provisión de esos servicios, orientándonos principalmente a las necesidades particulares de movilidad la población en zonas rurales y aisladas.

Los recursos provenientes de la Ley N° 20.538, de Financiamiento del Transporte Público, que asigna fondos en iguales cantidades a Santiago y regiones, han permitido desarrollar muy importantes avances en la provisión de servicios de transporte en todo el país, a través de rebajas de tarifas, renovación de buses, construcción de infraestructura de apoyo, implementación de tecnología y contribución a proyectos regionales que benefician la conectividad.

Cuesta imaginar que hechos tan simples como tomar un bus o movilizarnos a algún lugar, se conviertan en una verdadera hazaña para muchos chilenos que viven en sectores apartados. Es pensando en esas personas que estamos trabajando. Para acercar aún más el transporte a los chilenos y chilenas, de acuerdo a sus necesidades geográficas, laborales y educacionales, entregando transporte accesible para todos.

Este año, más de 3.600 servicios de transporte público operaron con aportes de la Ley Transantiago. En el caso de las Zonas Aisladas, dispusimos de 416 servicios que facilitaron el acceso a lugares apartados, solucionando las demandas de conectividad de las personas y entregando recorridos más seguros, y con frecuencias definidas. Estos recorridos subsidiados benefician a más de 350 mil personas, quienes ahora tienen más posibilidades de desarrollo al mejorar su conectividad.

Este objetivo se ha transformado en una prioridad para nuestra gestión ministerial: queremos entregar más servicios, pero no a cualquier precio. Necesitamos que los vehículos que transitan por nuestras calles y carreteras transportando pasajeros sean de buena calidad y seguros. Por ello el Programa Renueva Tu Micro ha jugado un rol fundamental. El recambio de los buses antiguos por otros más modernos y de mejor tecnología y seguridad para los pasajeros y conductores, ya se puede apreciar en gran parte del territorio.



Durante el 2012 se concretó la renovación de más de 1.300 buses viejos, con una asignación de recursos superior a los \$6.000 millones. Estas máquinas fueron sacadas de circulación y convertidas en chatarra, evitando de esta forma que vuelvan a operar en otras localidades. En su reemplazo se incorporaron buses más modernos, mejorando considerablemente el transporte de los adultos, jóvenes y niños en regiones. Un proyecto sin duda trascendental que también contribuye a la descontaminación y a acercar la brecha de calidad entre los servicios que se ofrecen en regiones y los que se entregan en la capital.

Paralelamente, la rebaja de tarifas que se aplica en el transporte público de regiones permitió que más de 2.600 servicios de la locomoción colectiva regional no presentaran alzas significativas, representando ahorros de hasta 48 mil pesos por usuario al año. Los subsidios que se aplican en Zonas Licitadas operan en 218 líneas de transporte público de Iquique, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua y el Gran Concepción rebajando el pasaje adulto y estudiante durante todo el año. Sin este aporte un trabajador en Alto Hospicio, por ejemplo, gastaría hasta 58 mil pesos más al año por concepto de transporte.

Este subsidio también contempla la disminución de tarifas en los servicios de ferrocarriles de las regiones de Valparaíso, O'Higgins, Biobío y Araucanía. En tanto, el subsidio que se aplica en zonas no licitadas se entrega a más de 2.400 servicios de transporte público rebajando la tarifa estudiantil al 33% de la tarifa adulto, tal como ocurre en la capital. Se trata de -en algunos casos- un ahorro de más de 33 mil pesos anuales para las familias de estos niños.

Es en la misma dirección que impulsamos el Servicio de Transporte Escolar Gratuito, con el que garantizamos que niños de escasos recursos y pertenecientes a zonas rurales o con dificultad de acceso cuenten con los trayectos necesarios para llegar a sus colegios sin costo y con frecuencias establecidas. Este año entregamos 616 servicios que fueron en directo beneficio de más de 36 mil niños que vieron garantizado el traslado a sus establecimientos.

Pero los recursos de Transantiago a regiones también han permitido proyectos de apoyo al transporte público. Los avances de seguridad de tránsito en las escuelas rurales de la Araucanía, o el diseño de ingeniería para la interconexión vial Valdivia Centro con Isla Teja son parte de los 260 proyectos que se concretaron durante el presente año. Se trata de obras de seguridad vial, paraderos, normalización de semáforos y recuperación de terminales, que representaron una inversión de apoyo a más de 140 municipios del país.

Lo mismo ocurrió con los proyectos que se financiaron a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, con recursos traspasados directamente a los Gobiernos Regionales y que permitieron concretar nuevos caminos en zonas rurales, ciclovías, entre otras obras.

Todos estos avances que buscan otorgar un mejor transporte público para las personas y extender la conectividad de nuestro extenso país, son tareas que queremos seguir desarrollando. Por ello en el Congreso se tramita una modificación a la actual Ley de Subsidios con la que pretendemos extender estos programas, y ampliar el número de beneficiados.

De aprobarse esta iniciativa, los recursos disponibles para regiones aumentarían a 190 mil millones de pesos anuales permanentes y 180 mil millones de pesos anuales como aporte especial hasta el año 2022, totalizando 370 mil millones de pesos al año.

Más recursos que, por ejemplo, nos permitirían eliminar las restricciones a la implementación de subsidios para rebajar las tarifas y mejorar las condiciones de operación en las zonas no licitadas; extender en 10 años el programa de renovación de buses o financiar mejoras relevantes en los servicios de ferrocarriles que por años habían sido postergadas.



El desafío pendiente en este caso es el fortalecimiento de nuestra capacidad de propuesta para que la asignación de los recursos se realice teniendo como referencia planes coordinados que respondan a una mirada integrada entre el sistema de transportes y las comunidades en las cuales funciona. Es por esto que la reformulación de funciones de la División de Subsidios pretende transformarla desde un asignador de recursos a un promotor de las mejoras del transporte regional, lo que es posible a partir de la nueva estructura del Ministerio, y la colaboración estrecha entre las áreas de planificación, fiscalización y apoyo a la gestión.

