



GOBIERNO DE
CHILE

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y TELECOMUNICACIONES**

I. POLÍTICAS MINISTERIALES

1. Subsecretaría de Transportes

Su rol esencial es promover la existencia de sistemas de transporte público que mejoren la calidad de vida de los usuarios y, a nivel interurbano, incentivar la sana competencia entre los distintos modos de transporte.

En el transporte urbano, este gobierno se plantea el objetivo explícito de reducir los tiempos de viajes en las grandes ciudades como factor necesario para mejorar las condiciones de vida urbana. Con esta finalidad, se postula que las regulaciones e intervenciones del Estado deben ser las mínimas necesarias para corregir los problemas y necesidades que se detecten. Toda regulación se someterá a un análisis de costo-beneficio para evitar que la solución tenga más costos que el problema original.

La autoridad de transportes se compromete a desarrollar y aplicar procedimientos conocidos, eficientes y transparentes en las distintas decisiones del sector para evitar los costos, desincentivos e incertidumbres que conlleva la discrecionalidad.

En el año 2010, la autoridad de transportes deberá transferir un monto de subsidios que supera en unas 120 veces los que entregó en 2006. Para realizarlo en forma eficiente, es imprescindible que refuerce en alto grado su capacidad administrativa y de control y fiscalización.

Además, se aplicarán acciones con una visión técnica de largo plazo para el sector, que incorpore la opinión de los actores relevantes.

2. Subsecretaría de Telecomunicaciones

Existen cuatro ejes centrales que estructuran las políticas ministeriales en telecomunicaciones y que serán los fundamentos de las acciones que a continuación se detallan:

a. Reducción de la brecha digital.

Como primer eje del Programa de Gobierno en materia de telecomunicaciones, destaca la idea de reducir la brecha digital existente actualmente en nuestro país, logro que se alcanzará

mediante la implementación de una Banda Ancha para Todos en el Chile desarrollado. Este eje o principio de política pública implica dos dimensiones principales:

- Redes de conectividad o presencia física de los sistemas de telecomunicaciones con ofertas adecuadas en los distintos segmentos de la población.
- Contenidos de naturaleza adecuada, competitiva y actualizada de suficiente valor.

Bajo este compromiso de reducción de la brecha digital a través del acceso de Banda Ancha para Todos, se tendrá especial preocupación por entregar y mejorar la conectividad de las escuelas y colegios del país, en especial de las regiones y localidades apartadas, a fin de comunicar a los estudiantes con la más importante red del conocimiento.

b. Profundización de la competencia en el mercado.

Un segundo eje fundamental de la política sectorial guarda relación con las comunicaciones del futuro y cómo éstas se hacen tangibles en variedad y calidad para las personas. Esto se logrará mediante un fomento de la competencia en el mercado de las telecomunicaciones, lo que tendrá por propósito asegurar que los consumidores accedan a mejores precios y a una mayor diversidad, calidad y acceso. Para ello, es imprescindible tomar una serie de medidas que mantengan y mejoren el estado actual del mercado. Es así como se ha impulsado:

- La portabilidad del número con la finalidad de disminuir las barreras de salida y mejorar la competitividad del mercado.
- La televisión digital con la finalidad de aumentar la oferta de bienes y servicios de calidad en la población.

En este sentido, el modelo concesional propuesto para la televisión digital implicará la introducción de un esquema flexible, en donde la plataforma multimedial soportará el desarrollo de cualquier negocio televisivo.

Por otra parte, se estima fundamental para el desarrollo de las telecomunicaciones el reconocimiento de la convergencia de servicios, toda vez que ello permitirá la integración de diferentes tecnologías –por ejemplo, fijo-móvil– y una mayor eficiencia en la prestación de los servicios de telecomunicaciones, dado que cada uno de estos no seguirán otorgándose necesariamente a través de diferentes redes, lo que se traduce en menores precios para el consumidor. Para lograr lo anterior, se considera la entrega de una licencia única.

La historia de éxitos de la industria de telecomunicaciones demuestra que es el impulso de la competencia el mejor vehículo para lograr este objetivo macro de penetración de servicios. De ahí que el gobierno asuma seriamente el desafío de desarrollar mecanismos de inclusión de operadores, tanto de carácter masivo como de nicho, que se interesen en realizar las inversiones y explotar, con una mirada de largo plazo, los sistemas de acceso y funcionalidades necesarias para brindar variadas formas del servicios de telecomunicaciones con tarifas apropiadas.

c. Rol subsidiario del Estado.

El tercer eje clave del Programa de Gobierno para las telecomunicaciones está basado en el desarrollo equilibrado del rol subsidiario del Estado. En este sentido, resulta necesario redefinir el objetivo del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones a fin de que los sectores más aislados y vulnerables del país accedan a los servicios integrados a la banda ancha en establecimientos educacionales y en los hogares en condiciones asequibles.

El fin último de este eje será reducir la brecha digital entre quienes tienen acceso a los medios actuales de información, educación y cultura, como es la banda ancha, y quienes no lo tienen.

d. Reformulación de la institucionalidad, creación de la superintendencia.

Es tarea de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, Subtel, proteger los derechos de los usuarios, realizando acciones que permitan el acceso libre e informado a los actuales y nuevos servicios de telecomunicaciones disponibles en el país, y fiscalizando el fiel cumplimiento de las normas, estándares y contratos para una correcta operación de las empresas proveedoras.

Es así como este cuarto eje programático estará enfocado en la reformulación de la Subtel, creando una Superintendencia de Telecomunicaciones que se hará cargo de la fiscalización del sector, y en la creación de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones, la que cumplirá un rol normativo y regulatorio. Como parte de esta nueva institucionalidad y en pos de una verdadera separación de funciones, la superintendencia como organismo fiscalizador dependería del Ministerio de Economía. En la misma línea, se impulsará el proyecto de ley que contempla la creación de un panel de expertos, el que hoy se encuentra en el Congreso Nacional.

II. CUENTA SECTORIAL

1. Subsecretaría de Transportes

a. Institucionalidad.

La definición clara y eficiente de políticas públicas en el área de transportes es importante en la actualidad y lo será en mayor medida en el futuro, conforme el país siga creciendo e imponiendo mayores demandas sobre el sector.

Actualmente, el Estado de Chile interviene ampliamente en el transporte urbano y para ello cuenta con facultades e instrumentos, en donde la principal dificultad es que están radicados en diversos organismos sectoriales y se desarrollan con lógicas a veces muy distintas.

Mientras el transporte obedece a una lógica territorial, la intervención del Estado se ordena en forma sectorial, lo que multiplica los organismos públicos y empresas del Estado que deben participar en las acciones territoriales. Un plan de transporte requiere la participación de los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Medio Ambiente, los municipios, las intendencias, la Secretaría de Planificación de Transportes y Metro. La dispersión de facultades dificulta la ejecución oportuna de acciones, como ocurre, por ejemplo, con los corredores exclusivos para Transantiago.

El mismo enfoque sectorial ha privilegiado la planificación en torno a modos de transporte, dejando un importante vacío de integración que afecta especialmente al transporte de carga. Esto ha generado áreas de ineficiencia que deben ser resueltas para apoyar debidamente al proceso exportador.

La dispersión de acciones sectoriales ha atentado en contra de la integración del sistema y en algunos casos ha restringido la competencia.

Una importante fuente de distorsiones son los regímenes especiales y exenciones de tributos y cargos a los que está sometido el sistema de transporte, que en muchos casos promueven la informalidad –al hacer más conveniente la evasión o el aprovechamiento de resquicios– más que lograr mayor eficiencia en la operación.

Al mismo tiempo, algunas áreas del sector utilizan en su funcionamiento recursos por los que no pagan y generan externalidades negativas por contaminación, congestión y accidentes.

b. Transporte urbano en regiones.

El transporte en las principales ciudades regionales viene experimentado un deterioro creciente, congestión en aumento, mayores demoras y mayor inseguridad.

Los problemas en regiones son de naturaleza diversa. En algunos casos las necesidades son básicas, como infraestructura vial o señalización. En otros, la necesidad de controlar la congestión hace recomendable incorporar tecnología de alto estándar. Cada ciudad presenta problemas específicos que deben diagnosticarse caso a caso.

Actualmente existen cinco ciudades, excluyendo Santiago, con recorridos de buses licitados: Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua y Concepción. En el caso de las dos últimas los contratos están vencidos. En las tres primeras los contratos vencen entre noviembre de 2010 y enero de 2012.

c. Transporte ferroviario y Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE.

EFE es una entidad pública que concentra las iniciativas del Estado en el transporte ferroviario en la zona centro-sur del país, donde se registran las mayores demandas de pasajeros y carga general.

En la última década, EFE ha realizado grandes inversiones, pero una parte importante de ellas no opera, porque no se justifican. Esto ha llevado a un déficit creciente, tanto a nivel operacional como financiero.

Al 31 de diciembre del año 2009, la empresa había logrado acumular una deuda por 917 mil millones de pesos, que equivale a 100 mil casas de nueve millones cada una, donde podrían vivir unas 350 mil personas.

En el transporte suburbano de pasajeros, las filiales Metro de Valparaíso y Trenes Metropolitanos juegan un rol importante en sus respectivos corredores.

d. Transporte marítimo y puertos.

A fines de los años 90 se desarrolló un proceso modernizador de los puertos estatales con la participación de todos los sectores políticos, que culminó con la Ley N° 19.542. Los resultados de la aplicación de esa normativa han sido positivos:

- Se ha incrementado ampliamente la capacidad de los frentes de atraque mediante la inversión privada en equipamiento, aumentando en casi tres veces la carga transferida en contenedores.
- Se han reducido las tarifas por manejo de contenedores hasta ser una de las más bajas del mundo. La tarifa actual de contenedor lleno bordea los 85 dólares, comparado con 312 dólares en Estados Unidos y 174 dólares promedio en Latinoamérica. Chile ofrece los menores costos de transferencia en América Latina.
- Se cuenta con la mayor velocidad de transferencia de Latinoamérica.

Estas condiciones portuarias han facilitado la expansión del comercio exterior chileno. Si bien nuestro país muestra avances importantes en su integración comercial con el resto del mundo, aún requiere esfuerzos adicionales para mejorar la competitividad de nuestros productos a través de una mayor eficiencia de las cadenas logísticas. El tramo doméstico representa cerca del 18 por ciento de los costos de transporte totales de nuestras exportaciones, el doble que en países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE. Aproximadamente, un 70 por ciento del tiempo de transporte terrestre de la carga exportada se consume en esperas. Aún tenemos mucho que progresar en la integración entre modos.

En el transporte de carga doméstico, el cabotaje marítimo presenta restricciones por la exigencia de bandera nacional, por disposiciones de la autoridad marítima y aduanera, y por una estructura de tarifas portuarias en que los componentes fijos están sobredimensionados respecto de los componentes variables.

e. Transporte urbano de Santiago.

El crecimiento de la población y el desarrollo económico tienen el efecto indeseado de generar problemas para el transporte en las grandes ciudades. En Santiago, desde hace muchos años el crecimiento de los ingresos y del parque automotor ha masificado el uso del automóvil, produciendo congestión, contaminación y mayores tiempos de viaje.

Transantiago pretendía constituir una solución para los problemas del transporte urbano. Sin embargo, sus errores de diseño e implementación significaron un deterioro dramático en la calidad del sistema público en todos los ámbitos del servicio, desde su puesta en marcha en febrero del año 2007.

Durante los tres últimos años, la administración anterior se enfocó en aumentar la flota y adecuar y extender los recorridos. Ello permitió mejorar las frecuencias de los buses, disminuyendo en parte sus problemas más graves de servicio, pero sin lograr acercarse a lo que originalmente se pretendió: entregar un transporte público de alta calidad.

Las mejoras de calidad se lograron a través de un aumento en los costos que, junto con el descuido en el control de la evasión, significó un enorme déficit para un sistema que originalmente consideraba autofinanciarse. Entre febrero del año 2007 y diciembre del año 2009 Transantiago acumuló una pérdida de mil 900 millones de dólares, lo que equivale a 25 veces la inversión que contempla la Ley de Presupuesto del año 2010 para la Región del Biobío.

Los recursos que la administración anterior usó para financiar ese déficit se obtuvieron de créditos locales e internacionales, con aportes de Metro y recurriendo al dos por ciento constitucional para catástrofes.

En agosto de 2009, se aprobó la Ley de Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, con el fin de dar estabilidad financiera al sistema. En su elaboración participaron activamente parlamentarios de la Coalición por el Cambio. La aplicación tardía de los acuerdos tarifarios alcanzados trajo como consecuencia iniciar el año 2010 con un déficit mayor que el previsto.

La ley aprobada establece una nueva institucionalidad para determinar las tarifas del sistema, para elaborar el diseño de las licitaciones de uso de vías y para aprobar obras para el transporte público.

El Metro ha sido el componente de mejor desempeño dentro del transporte público de Santiago, con una ampliación de las líneas 1 y 5 y aumento de capacidad a través de la incorporación de material rodante.

2. Subsecretaría de Telecomunicaciones

Los servicios de telecomunicaciones corresponden a un componente esencial de la canasta de consumo de cualquier familia chilena. Hoy cada chileno tiene acceso a algún servicio de telecomunicaciones que les permite mantenerse comunicados.

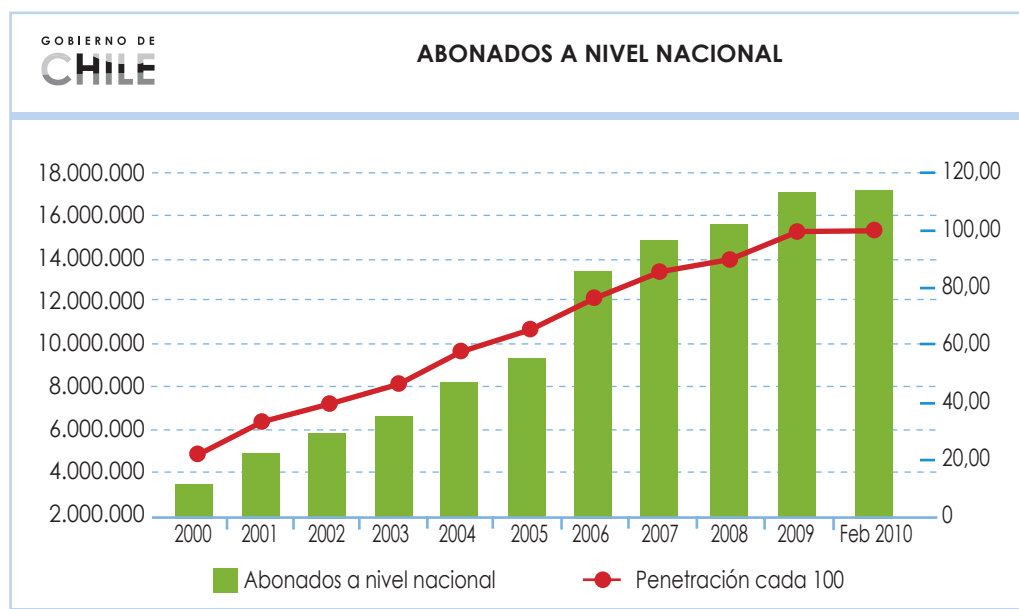
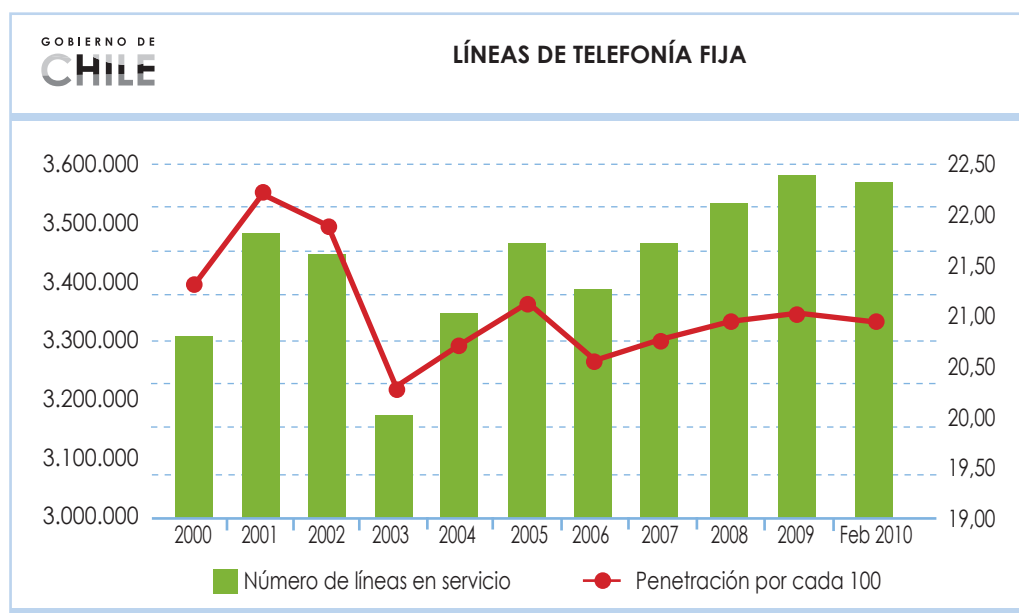
Al año 2010, el sector de las telecomunicaciones es uno de los más dinámicos de la economía nacional, muestra de ello es la tasa de penetración de la telefonía móvil y el crecimiento. La inversión, si bien muestra un mejor comportamiento que otros sectores de la economía, es claramente insuficiente, atendido el tipo y profundidad de los desafíos que el mundo digital propone. Es necesario, por lo tanto, realizar modificaciones estructurales en las políticas públicas que le den mayor dinamismo a este sector y que permitan realizar las inversiones para una mejora sustancial en la calidad de los servicios y en la infraestructura, de forma tal que tenga la capacidad de soportar las nuevas aplicaciones digitales y las innovaciones que se realizarán en materia de estrategia digital a nivel país.

Es preciso que Chile esté mejor preparado en materia de telecomunicaciones para enfrentar un terremoto o una crisis como la vivida a comienzos de este año. El estado actual de los distintos servicios de telecomunicaciones y de la competencia es el siguiente:

a. Telefonía fija y móvil.

La telefonía móvil ha mantenido un sostenido crecimiento desde su introducción en el mercado. En la actualidad, este servicio es el de mayor penetración en las telecomunicaciones en Chile, alcanzando un 96,7 por ciento de cobertura, lo que significa que prácticamente la totalidad de la población cuenta con telefonía móvil. Como consecuencia de la sustitución de la telefonía fija por la móvil, en particular en los sectores de menores ingresos, la telefonía fija se ha mantenido estancada en su crecimiento en los últimos años, con una penetración promedio cercana al 21 por ciento.

Sin embargo, en materia de calidad de servicio, la telefonía móvil tiene aún espacio para mejorar significativamente, en particular, considerando el comportamiento de este servicio público con posterioridad al terremoto y sus réplicas. Asimismo, es importante destacar que el mayor número de abonados móviles en nuestro país sólo acceden a este servicio a través de la figura de pre-pago, donde los precios por minuto exceden considerablemente a los precios por planes contratados.



b. Internet.

El país tiene un 10,4 por ciento de penetración, lo que significa que un 36,6 por ciento de los hogares tiene conexiones fijas de Internet. Este servicio es la principal preocupación del gobierno en esta área, ya que el objetivo es masificar los niveles de cobertura de conexiones de Internet y alcanzar cifras semejantes a las que exhiben la media de los países desarrollados, según indica la OCDE.

Elo permitirá mejorar notablemente los niveles de conectividad que requiere un país para ser desarrollado, dando cumplimiento a uno de los principales compromisos del Programa de Gobierno: Banda Ancha para Todos en un Chile desarrollado.

c. Inversión, competencia y niveles de precios en telecomunicaciones.

En los últimos años los niveles de inversión y actividad de este sector han tenido un mejor desempeño que otras áreas de la economía, lo que se puede apreciar comparando las tasas de crecimiento del PIB general con las del PIB de telecomunicaciones.

La inversión en el último tiempo ha estado centrada principalmente en los servicios móviles, en especial el último año por los servicios de Internet móvil. Pero es absolutamente necesario dar un salto en los niveles de inversión, con el objeto de alcanzar grados deseables de penetración de los servicios de banda ancha. Para ello se requiere potenciar fuertemente la infraestructura de telecomunicaciones de modo de mejorar su calidad de servicio y sus capacidades para soportar las nuevas aplicaciones y desarrollos que están apareciendo.

El actual modelo regulatorio está basado en el libre ingreso de operadores al mercado, en tanto exista espectro radioeléctrico disponible, con el objeto de mejorar las condiciones de competencia, pero tiene un sesgo de competencia por redes y no reconoce la convergencia de servicios que es ya una realidad en los países desarrollados.

Para tener un mercado más competitivo y con mejores condiciones de precio y calidad para los usuarios, es necesario evolucionar hacia un modelo que permita la competencia por redes, por tipo de servicios y calidad de los mismos.

En relación a la telefonía móvil es importante destacar que la gran mayoría de sus abonados sólo acceden a este servicio a través de la figura de pre-pago, en que los precios que se pagan por minuto exceden considerablemente a los de los planes y presentan tasas muy superiores a los que se observan en los países desarrollados.

En cuanto a las tarifas de Internet, la realidad nacional aún está distante de los países desarrollados. El precio de la Banda Ancha en Chile, como proporción del ingreso por hogar, en 1,12 por ciento, es aún alto para el objetivo de incrementar los actuales niveles de penetración que alcanza este servicio.

Respecto de los servicios de televisión de pago, el nivel de competitividad que muestra esta industria permite que los precios estén en la media de los observados en diferentes países de Latinoamérica.

III. PRINCIPALES MEDIDAS IMPLEMENTADAS DURANTE EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE SEBASTIÁN PIÑERA

1. Subsecretaría de Transportes

a. Medidas en el ámbito de la emergencia y la reconstrucción nacional.

Desde el punto de vista de la gestión del transporte, la mayor urgencia fue recuperar la movilidad de la población para facilitar la vuelta a la normalidad. En el área de Concepción un problema crítico fue recuperar la conectividad entre las riberas norte y sur del río Biobío.

Equipos de especialistas apoyaron la reparación y reinstalación de los sistemas de control de tráfico en Concepción. Igual tarea, aunque en forma manual, se realizó en Talca, donde se continúa prestando apoyo permanente.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Obras Públicas, en conjunto con la intendencia regional, elaboraron un plan de emergencia de recuperación vial que contempló la optimización de la transferencia de carga y pasajeros, utilizando el puente ferroviario y aumentando la ocupación de buses en el puente Llacolén. Adicionalmente, se restringió la circulación de vehículos y se rediseñaron los recorridos de buses para compensar esta restricción.

Actualmente, se está trabajando también en la implementación de ciclovías que faciliten el desplazamiento de las personas en el área urbana.

b. Medidas en el ámbito sectorial regular del ministerio.

La evolución que experimentó el Transantiago, desde un sistema que se autofinanciaba a otro que necesita elevados subsidios, ha obligado al país asumir mayores costos y ha requerido generar nuevos mecanismos de administración y control de las transferencias de fondos al sector privado. Esto también ha significado adecuar procedimientos que originalmente se diseñaron para relaciones entre privados y que hoy comprometen patrimonio y recursos del Estado.

Este gobierno ha tenido que poner en funcionamiento los mecanismos para la determinación de los reajustes tarifarios y las modificaciones de las tarifas a usuarios que estableció la Ley de Subsidios al Transporte Público de Pasajeros, que partieron con retraso el año 2010, lo que implicará medidas más exigentes.

Con el objeto de moderar los efectos adversos que deben afrontar los usuarios por las alzas de las tarifas necesarias para financiar el déficit no cubierto por los subsidios, se ha desarrollado un proceso de análisis exhaustivo de los costos del Transantiago, manteniendo sólo aquellos que se traducen en mejoras efectivas en la calidad del servicio.

La fiscalización del sistema de transporte se está ampliando y reforzando para asegurar mayor efectividad en el cumplimiento de los operadores con los servicios ofertados y en el control de la evasión.

La fiscalización de los operadores tiene por objeto asegurar que el esfuerzo que está realizando el Estado al financiar el déficit del sistema tenga como resultado que los usuarios cuenten con un servicio de calidad satisfactoria. Se ha dado especial importancia a controlar la evasión para evitar que unos pocos se aprovechen del esfuerzo de muchos que pagan lo que corresponde.

Durante marzo se dio curso a las rebajas de tarifas derivadas del Subsidio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros en Iquique, Valparaíso, Rancagua y Concepción. Esto constituye un beneficio a los usuarios, especialmente necesario en las zonas afectadas por el terremoto.

2. Subsecretaría de Telecomunicaciones

Después del terremoto y posterior tsunami del 27 de febrero de 2010 fallaron las redes de la telefonía móvil en parte importante del territorio nacional, lo que resultó particularmente crítico en la zona devastada donde también colapsaron la telefonía fija e Internet. Por esa razón, el gobierno ha puesto especial énfasis en este sector tan importante y estratégico, adoptando diferentes medidas post terremoto.

a. Medidas en el ámbito de la emergencia.

- Se fiscalizó el comportamiento de las diferentes empresas concesionarias de servicio público de telefonía fija y móvil. Esto, con el fin de identificar las causas de la pérdida en la continuidad y deterioro del servicio, tanto en el día del terremoto como en las réplicas y cortes de suministro eléctrico posteriores, y de evaluar las posibles responsabilidades asociadas.

- Con posterioridad al terremoto se ha desarrollado un trabajo en terreno en las regiones afectadas, con la finalidad de coordinar y resolver las necesidades de conectividad de las autoridades regionales de dichas zonas; lograr priorizar la reposición de energía eléctrica a las operadoras a través de acciones con las empresas eléctricas regionales, y gestionar facilidades para las labores de reposición y operación de las distintas concesionarias presente en las zonas de catástrofe en coordinación con la entidades de gobierno.
- Se apoyó al Ministerio del Interior y a la Oficina Nacional de Emergencia, ONEMI, en sus necesidades de telecomunicaciones para la coordinación de gestión en situaciones de emergencia, principalmente a través de la canalización de las donaciones tecnológicas internacionales, en coordinación con el Estado Mayor Conjunto de las regiones declaradas Zona de Catástrofe.

Asimismo, fueron reforzados los sistemas de comunicaciones de las regiones y zonas insulares no afectadas por la emergencia, lo que permitió mantener el contacto con las autoridades de gobierno.

b. Medidas de recuperación del servicio público de telecomunicaciones.

- Considerando el comportamiento de los servicios de telefonía fija y móvil con ocasión del terremoto, se conformó una mesa de trabajo convocando a los más altos representantes de las empresas de telecomunicaciones, con el propósito de desarrollar de manera consensuada un plan de acción para una adecuada operación de estos servicios en situaciones de emergencia. Este acuerdo incluye medidas a implementar en el corto plazo, como la mitigación de los problemas de congestión y la definición de un estándar más elevado de calidad de servicio. En el mediano plazo, destaca la implementación de un sistema de alerta temprana vía celulares.
- Con el objeto de asegurar la correcta aplicación de descuentos e indemnizaciones que le caben a los suscriptores, producto del terremoto y los eventos ocurridos con posterioridad, se solicitó a las concesionarias móviles y fijas que informen de la política de descuentos e indemnización por indisponibilidad de servicio. Asimismo, se formularon cargos por incumplimiento en la entrega de dicha información y se instruyó a dichas concesionarias sobre la correcta aplicación de la normativa correspondiente, para proceder a fiscalizar su adecuado cumplimiento.
- Con el objeto de implementar las mejores prácticas internacionales que permitan minimizar la probabilidad de indisponibilidad de los puntos críticos de la red, la Subtel participó en el Comité Interministerial para la Modernización del Sistema Nacional de Protección Civil y Emergencias. La principal labor fue asesorar técnicamente en la definición de los requerimientos para contar con una Red Nacional de Telecomunicaciones de Emergencia y Sistema de Alerta Temprana, efectuar el levantamiento y hacer un diagnóstico de la situación actual de las redes de emergencia de los organismos públicos y Organizaciones No Gubernamentales, ONG, que interactúan con el Estado en situaciones de catástrofe o emergencias de nivel nacional.

c. Medidas para la reconstrucción en el sector de telecomunicaciones.

- Reorientación del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones a la Reconstrucción. En el marco del proyecto de mayor envergadura en financiamiento estatal, el proyecto Infraestructura Digital para la Competitividad e Innovación, IDCI, cuyo objeto es entregar servicio de Internet de bajo precio a mil 474 localidades distribuidas en todo el país, se ha decidido dar prioridad en su ejecución a las localidades de las zonas afectadas por la catástrofe.

Esta iniciativa cuenta con un monto de subsidio que supera los 22 mil millones de pesos.

Del total de localidades comprometidas en el proyecto, un 57 por ciento están contenidas en la zona de catástrofe. Por ello, desde los primeros días de gobierno se ha trabajado en acelerar el financiamiento y la entrada de operación del proyecto en cuestión.

GOBIERNO DE CHILE					
REORIENTACIÓN DEL FONDO DE DESARROLLO DE LAS TELECOMUNICACIONES					
Región	Número de Localidad	Hogares Beneficiarios Censo 2002	Etapa 1 31%	Etapa 2 40%	Etapa 3 29%
Arica y Parinacota	11	2.782	4	5	2
Tarapacá	11	17.156	4	5	2
Antofagasta	26	6.971	8	11	7
Atacama	30	16.719	9	12	9
Coquimbo	121	51.653	39	48	34
Valparaíso	159	83.178	48	64	47
Metropolitana	42	87.018	12	17	13
O'Higgins	242	127.317	73	97	72
Maule	338	112.176	103	135	100
Biobío	256	187.633	77	103	76
La Araucanía	48	88.641	15	20	13
Los Ríos	110	43.855	33	45	32
Los Lagos	40	22.538	12	17	11
Aysén	21	5.699	7	9	5
Magallanes	19	2.643	6	8	5
Total	1.474	855.979	450	596	428
	836	427.126	253	335	248
Zona catástrofe	57%	50%	56%	56%	58%

- Proyecto de Ley de Reconstrucción de las Telecomunicaciones. A partir de la observación del comportamiento de las redes y servicios de telecomunicaciones durante la emergencia del pasado 27 de febrero y los eventos posteriores, ha quedado en evidencia la necesidad de contar con herramientas legales y normativas específicas para conducir los requerimientos de servicio de los usuarios durante estas situaciones. La tarea de este ministerio es defender a los chilenos y garantizar que cuenten con un buen servicio siempre.

Para ello, se presentó un proyecto de ley que considera como medida de alcance inmediato que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tenga la facultad suficiente para disponer medidas de operación a los concesionarios de telecomunicaciones, a fin de garantizar la continuidad de las comunicaciones en situaciones de emergencia resultantes de fenómenos naturales, fallas eléctricas generalizadas u otros eventos similares.

Asimismo, la iniciativa considera distintas medidas para la reconstrucción a fin de permitir, en un futuro próximo, contar con nuevas redes de telecomunicaciones públicas eficaces para enfrentar emergencias:

- Optimización del uso de infraestructura: el proyecto incentiva y facilita la incorporación al mercado de empresas o entidades que suministren servicios de venta o arriendo de infraestructura para telecomunicaciones, más allá de los operadores tradicionales, optimizando así el ritmo de instalación y reconstrucción de sistemas de telecomunicaciones en beneficio de la comunidad y también de las concesionarias.
- Consejo para la Protección de las Infraestructuras Críticas de Telecomunicaciones: consejo de tipo interministerial, cuya tarea principal será liderar el desarrollo de una política nacional de protección de las infraestructuras críticas de este sector, así como el diseño y definición de un plan estratégico nacional de protección de las redes y sistemas críticos a nivel nacional.
- Indemnización por falta de servicio de acceso a Internet: la mejora de la calidad de los servicios públicos de telecomunicaciones dependen, en gran medida, del grado de

competencia del mercado y de la posibilidad de internalizar los costos de fallas en que incurre la sociedad frente a la interrupción de un servicio público. En el caso particular de las conexiones de Internet, esta medida resulta urgente ya que la ley no incluye ninguna regulación de calidad ni de indemnización por falla de servicio.

- Uso de la Red Pública de Telecomunicaciones en situaciones de emergencias: el terremoto desnudó la necesidad de entregar masivamente a la población información sobre una emergencia. Para ello, es necesario disponer de la red de telecomunicaciones que sea capaz de informar alertas tempranas de tragedias y, al mismo tiempo, facilitar la coordinación entre todos los estamentos que están encargados de administrar la emergencia, la entrega de ayuda y posterior reconstrucción.

Para ello se incorporan una serie de medidas a fin de garantizar que las redes de telecomunicaciones cuenten con estas facilidades. Además, se establecen criterios de diseño, en especial para equipos de respaldo y autonomía energética que permita enfrentar de mejor forma las catástrofes a que está expuesto el país.

d. Medidas regulares.

- Televisión digital terrestre. Con el fin de asegurar la transmisión de esta tecnología en Chile, se ha procedido a renovar todos los permisos de transmisión demostrativa de televisión digital de manera que, tanto la ciudadanía como los canales de televisión, puedan acceder a sus beneficios en el más breve plazo.

En total, se tramitaron nueve resoluciones que otorgaron permisos provisorios para transmisiones demostrativas de televisión digital, con sus correspondientes renovaciones de plazos.

- Se promulgaron los decretos supremos que permitirán el ingreso al mercado de dos nuevos operadores móviles de tercera generación, 3G, lo que generará una mayor competencia en telefonía e Internet móvil.
- Con motivo de la reciente promulgación de la Ley de Radios Comunitarias, se ha trabajado coordinando el despeje de un segmento de la banda de frecuencias actualmente destinado al servicio de radiodifusión sonora en Frecuencia Modulada, FM, y un ordenamiento del espectro radial, con la renovación y normalización de las concesiones radiales de acuerdo a esta nueva normativa.

IV. PROGRAMACIÓN 2010

1. Subsecretaría de Transportes

a. Institucionalidad.

- Reforzar la institucionalidad necesaria para administrar y fiscalizar la entrega del Subsidio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros a nivel nacional, en especial la entrega de recursos financieros de Transantiago.
- Reforzar las instancias de coordinación entre las autoridades sectoriales de ámbito territorial: transportes, obras públicas y urbanismo.
- Promover y crear mecanismos para facilitar la integración entre las entidades relacionadas con el transporte de carga, específicamente Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio Nacional de Aduanas, Ministerio de Salud y Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante.
- Reforzar la capacidad de análisis y evaluación de políticas y proyectos de transporte mediante la integración al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la Secretaría de Planificación del Transporte, Sectra.

- Reformular el rol de la recientemente creada Unidad Marítimo-Portuaria, extendiendo su acción hacia temas de integración modal y gestión logística.

b. Transporte urbano en regiones.

- Identificar y evaluar socialmente proyectos de infraestructura de transporte, priorizando corredores de alta demanda para su ejecución con fondos de la Ley de Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.
- Analizar los sistemas de transporte público de las principales ciudades regionales, en particular aquellas que cuentan con sistemas licitados, para determinar la conveniencia de mantener un esquema de concesión, o bien aplicar en ellas otros instrumentos regulatorios más eficientes.

c. Transporte ferroviario y Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE.

- Limitar la acción de las empresas ferroviarias del Estado –EFE y sus filiales– sólo a actividades con resultado operacional positivo, incluyendo los eventuales subsidios que le otorgue la autoridad.
- Evaluar las alternativas que permitan alcanzar una operación de EFE financieramente estable en el tiempo.
- Estudiar el modelo de concesión para las filiales de pasajeros que muestren rentabilidad social positiva.
- Elaborar un plan para recuperar la vía a estándares competitivos en cada tramo de la red.

d. Transporte marítimo y puertos.

- Elaborar planes estratégicos para el sistema portuario estatal de la Región de Valparaíso.
- Proponer medidas que contribuyan a hacer más eficiente la logística del comercio internacional por vía marítima, entre ellas, automatización e integración de procesos de registro y control de carga, habilitación de áreas de intercambio modal y revisión de los procedimientos de inspección.
- Adoptar medidas que sean pertinentes para reducir o eliminar las restricciones y distorsiones institucionales que limitan el desarrollo del cabotaje.

e. Transporte urbano de Santiago.

- Ejecutar los estudios y consultas públicas que permitan diseñar e implantar un cambio estructural al sistema a partir de noviembre del año 2011, esto es una vez finalizadas las actuales concesiones de alimentadores.
- Una prioridad es intensificar la aplicación del plan integral de fiscalización y control de la evasión. Como complemento, se avanzará en facilitar el acceso de los usuarios a puntos de recarga del medio de pago y se abordará de manera integral la mejora en los niveles de servicio percibido por los usuarios.
- Unir la comuna de Peñalolén con La Moneda, a través de un corredor de buses con equipamiento completo y de alto estándar, que constituirá un modelo del nivel de servicio que ofrecerá el sistema una vez perfeccionado. Esto permitirá una reducción sustancial del tiempo de viaje.
- Intensificar la eliminación de costos de Transantiago que no generan beneficios efectivos a los usuarios, en coordinación con operadores y municipios.

- Reincorporar al sistema de transporte público a usuarios que optaron por otras alternativas de transporte como consecuencia de las deficiencias de Transantiago.
- Estructurar el uso de vías para taxi-colectivos en términos consistentes con el rol que se asigna a este medio de transporte dentro del transporte público de Santiago.
- Hacer públicos los antecedentes del sistema de transporte en general y de Transantiago y los subsidios en particular, con el objetivo de asegurar plena transparencia.

f. Proyecto de ley.

En materia de seguridad, se impulsará la aprobación del proyecto de ley sobre sistema de puntajes para las licencias de conducir y al mismo tiempo se avanzará en la redacción de los reglamentos necesarios para su pronta aplicación.

2. Subsecretaría de Telecomunicaciones

a. Cambios institucionales.

Se requieren cambios institucionales que eliminen el doble rol normativo y fiscalizador de la Subtel, y perfeccionamiento de la regulación para una mejor utilización de las redes de telecomunicaciones. Esto se traduce en las siguientes medidas:

- Proyecto de ley de modernización de la Ley General de Telecomunicaciones y Superintendencia. Es necesario modificar y readecuar la Ley de Telecomunicaciones, de forma que permita:
 - La convergencia de servicios, tendencia que se está observando en muchos países, lo que a su vez permite la integración de tecnologías fijas y móviles en un concepto de concesión única.
 - La incorporación al mercado de operadores de infraestructura.
 - Facilitar y fomentar el desarrollo de infraestructura fija de alta velocidad, basadas en fibra óptica.
 - Aumentar la cobertura de servicios de Internet de alta velocidad, que permiten la convergencia de servicios de voz, Internet y televisión basados en tecnologías de Internet.
- Proyecto de ley de superintendencia. En la línea de garantizar y resguardar los derechos de los consumidores y velar por el cumplimiento de los estándares mínimos de operación de las redes de telecomunicaciones y de los sistemas de radiodifusión y radiotelevisión, resulta necesario incorporar en los programas y sistemas de fiscalización el desarrollo que han adquirido las nuevas tecnologías.

Los servicios móviles, los nuevos servicios como Internet y el impacto de la digitalización en los diferentes sistemas de telecomunicaciones o radiodifusión, requieren que durante este año se aborde la creación de una Superintendencia de Telecomunicaciones que cuente con recursos y modelos modernos de fiscalización, que garantice los derechos de los usuarios y una correcta fiscalización de los niveles de calidad.

- El gobierno continuará apoyando la tramitación del proyecto de ley sobre Televisión Digital Terrestre, actualmente en tramitación en el Congreso Nacional, de manera de asegurar el marco regulatorio a los canales de televisión y promover así la inversión en dicho sector, para que todos los chilenos puedan disfrutar de los beneficios de esta tecnología. Asimismo, es necesario modificar el plan de radiotelevisión televisiva, de tal forma que permita la incorporación de la Televisión Digital Terrestre.
- Proyecto de Ley de Neutralidad en la Red. Se mantendrá el impulso a la moción parlamentaria que espera consagrar el principio de neutralidad en la red para los consumidores y usuarios de

Internet, con la finalidad de garantizar una mayor transparencia de los servicios contratados, empoderando así a los usuarios para elegir y exigir un mejor servicio. Con esto se evita que se entorpezca el libre acceso y tráfico de la red de Internet, sin descuidar el balance necesario entre inversiones y servicios que deben enfrentar los operadores.

b. Profundización de la competencia.

- Para mejorar la competitividad del sector y contar con servicios de mayor calidad, se licitarán en el segundo semestre de este año nuevas bandas de frecuencias para el desarrollo de tecnologías inalámbricas de Internet de alta velocidad. Ello facilitará la incorporación de servicios móviles de cuarta generación o 4G.
- Portabilidad numérica en telefonía fija y móvil. Para el Gobierno de Chile este es uno de sus principales objetivos de corto plazo, que va en el eje programático de mayor competencia y que los beneficios lleguen a todos los suscriptores. Para estos efectos, se continuará trabajando en la creación del sustento técnico para la implementación de la portabilidad.

Se ha programado tener en operación la facilidad que los usuarios sean dueños de su número telefónico móvil o fijo durante el primer semestre de 2011.

c. Rol subsidiario del Estado.

Con el objeto de ejecutar el subsidio asignado por el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones e implementar el Proyecto Infraestructura Digital para la Competitividad e Innovación, en el último trimestre de este año se recepcionará la primera etapa de las obras. Esta etapa considera 450 localidades que contarán con servicio 3G, de un total de mil 474 que contempla todo el proyecto, distribuidos de acuerdo a lo que indica la siguiente tabla, donde se aprecia una fuerte focalización en las zonas de catástrofe.

<p>GOBIERNO DE CHILE</p> <p>ETAPA1 FONDO DE DESARROLLO DE LAS TELECOMUNICACIONES</p>	
Regiones	Número de Localidad en etapa 1
Arica y Parinacota	4
Tarapacá	4
Antofagasta	8
Atacama	9
Coquimbo	39
Valparaíso	48
Metropolitana	12
O'Higgins	73
Maule	103
Biobío	77
Araucanía	15
Los Ríos	33
Los Lagos	12
Aysén	7
Magallanes	6
Total	450

Adicionalmente, se realizará un levantamiento nacional de necesidades regionales, a fin de elaborar la cartera de proyectos dirigidos a corregir la inequidad en el acceso a la banda ancha y, por ende, a los beneficios de la sociedad de la información, a través de diferentes instrumentos que fomenten la inversión a dichos sectores de la población.

V. PROGRAMACIÓN 2010-2014

1. Subsecretaría de Transportes

a. Institucionalidad.

- Promover la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte. Con esa finalidad se revisará el proyecto de ley actualmente detenido en el Congreso Nacional, reorientándolo de forma que concentre facultades respecto de la inversión, operación, mantenimiento y regulación de la red vial básica, para que cuente con las condiciones necesarias para realizar una gestión amplia del transporte público y privado.
- Se adoptarán medidas para controlar la congestión. Se debe evitar que la congestión generada por los vehículos privados afecte negativamente al transporte público. Se deben analizar y evaluar distintas medidas, entre ellas, el cierre de calles para vehículos particulares, total o sólo en horarios punta; la limitación de estacionamientos; la tarificación vial; el acceso limitado de vehículos particulares a calles que comparten con los buses y otras similares.
- Impulsar medidas para corregir las distorsiones que genera la estructura de subsidios, cargos e impuestos que actualmente se aplica al sistema de transporte y servicios relacionados, y que afecta negativamente su eficiencia y equidad.

b. Transporte urbano en regiones.

La política de transporte urbano promoverá una mejora progresiva del sistema de transporte en las principales ciudades, consistente con el contexto local. Las principales acciones serán las siguientes:

- Identificar y realizar la evaluación social de proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo proyectos de corredores de alto tránsito.
- Ejecutar proyectos de infraestructura de transporte que sean socialmente rentables y consistentes con el Plan Maestro de Transporte Público.
- Diseñar e implementar un plan de transporte integral en una ciudad regional, que pueda servir como modelo y referente para intervenciones urbanas. El plan deberá incluir infraestructura, diseño de operaciones, regulación e institucionalidad.
- Diseñar e implementar un plan maestro de ciclovías y ciclobandas para las principales ciudades del país, que incluirá la construcción de guarderías para bicicletas en las estaciones de transporte público más relevantes, en edificios públicos, barrios universitarios, escuelas y liceos, para duplicar el número de usuarios de bicicleta en los próximos cuatro años.

c. Transporte ferroviario y Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE.

- El sistema ferroviario se debe desarrollar de acuerdo con sus ventajas comparativas en el ámbito suburbano e interurbano. La definición de servicios que se justifican por beneficios sociales la adoptará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en esos casos entregará los subsidios necesarios para que los operadores eficientes tengan un resultado positivo.
- Se facilitarán formas de integración intermodal de carga que contemplen el transporte ferroviario.

d. Transporte marítimo y puertos.

- Promover una mayor libertad de emprendimiento en el sector, licitando frentes adicionales y abriendo nuevos puertos públicos al sector privado.

- Promover el desarrollo coordinado de actividades que requieren utilizar el borde costero, tales como turismo, defensa y pesca.
- Eliminar normas y regulaciones que no se justifican técnicamente y que limitan la productividad y distorsionan la competencia

e. Transporte urbano de Santiago.

El transporte urbano es una herramienta poderosa de mejoramiento de la productividad y de las condiciones de vida en la ciudad.

- Se propondrá la estructura legal e institucional que asegure un soporte efectivo para el desarrollo de transporte de alta calidad y garantice la estabilidad del sistema en el largo plazo, promoviendo criterios de eficiencia y mejoramiento continuo en todos sus niveles.
- El vencimiento de los actuales contratos de buses alimentadores en octubre del año 2011 será la oportunidad para corregir deficiencias de diseño del Transantiago y asegurar un mejor grado de equilibrio financiero, destinando los subsidios sólo a los elementos de infraestructura y apoyo.
- Se definirá e implementará una red de vías de buses de alta capacidad que se complementará con una red secundaria de servicios, operando en forma integrada, con mayor competencia, mejor cobertura y mayor calidad de servicio para los usuarios.
- Se definirán las bases para los procesos de concesión de servicios de trenes suburbanos a Talagante, Lampa y Paine, de forma de asegurar que son técnica y financieramente viables y que producen claros beneficios a los usuarios.

2. Subsecretaría de Telecomunicaciones

a. Reducción de la brecha digital.

- Actualmente, es posible identificar algunos elementos que distorsionan el avance competitivo en la industria y/o generan barreras de entrada al mercado, que pueden y deben ser abordados con medidas de fomento y regulatorias. En este aspecto, se evaluarán iniciativas de coordinación y fomento, que mejoren la oferta de servicios con lo que se asegure una mejor redundancia y condiciones económicas más favorables.
- Con el objeto de permitir que Chile dé un salto competitivo en materia de telecomunicaciones, traducido en una mejor cobertura de Internet de banda ancha, mejores beneficios y precios para toda la población, se concentrarán los esfuerzos en:
 - La modernización de la Ley de Telecomunicaciones.
 - La incorporación de la convergencia de tecnologías fijas y móviles.
 - La implementación de la portabilidad del número fijo o móvil.
 - Las licitaciones de nuevas bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico.
 - El incentivo a la inversión en infraestructura fija de alta capacidad o fibra óptica.
- Desde la perspectiva de los usuarios, el plan incluye la coordinación estrecha con otros organismos del Estado, tales como Estrategia Digital. Esto, a fin de profundizar la digitalización de actividades de Gobierno, tanto en la administración como en la interacción con las personas, de manera de construir una política integral enfocada no sólo en la conectividad sino también en proveer de contenido local de utilidad para los chilenos.

b. Profundización de la competencia en el mercado.

Es relevante considerar que la introducción de la banda ancha móvil de tercera generación juega un importante rol en el crecimiento de los niveles de penetración en los países desarrollados. En ese ámbito, junto a las medidas adoptadas en la línea de neutralidad tecnológica, se facilitará por igual el desarrollo de tecnologías basadas en fibra óptica, así como las desarrolladas en medios inalámbricos o móviles. Para ello, se licitarán las frecuencias disponibles que harán posible una mayor competencia y desarrollo del sector, permitiendo, a su vez, la participación de más oferentes y la creación de mayor infraestructura para los servicios de banda ancha, vía la incorporación de tecnologías de Internet móvil de cuarta generación.

La liberación de porciones crecientes del espectro radioeléctrico para aplicaciones de banda ancha, así como la flexibilización normativa para permitir la incorporación de estos servicios en otro tipo de concesiones también son herramientas competitivas que se están evaluando.

c. Rol subsidiario del Estado.

Un objetivo específico que se ha incluido en el programa es dotar de conectividad de fibra óptica a todos los poblados de Chile, asegurando así la presencia de la red de conectividad, incluso en aquellos casos donde la iniciativa privada por sí misma no puede lograrlo por falta de densidad de demanda o por sus costos de inversión.

Especial énfasis pondrá la Subtel en optimizar los procesos de fiscalización y monitoreo de los proyectos del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, a fin de velar por el efectivo y transparente uso de los fondos públicos entregados para la operación de los servicios de este mismo.

Relevantes serán los procesos de recepción de las obras e instalaciones de los telecentros considerados en los proyectos: conectividad para la Red de Telecentros Comunitarios de Información, Ampliación Cobertura de Telefonía Móvil en sectores rurales del país y del proyecto de Infraestructura Digital para la Competitividad e Innovación.

d. Reformulación de la institucionalidad de la Subtel, creación de la superintendencia.

La experiencia del 27 de febrero de 2010 desnudó falencias significativas en la gestión de fiscalización de la Subtel, tanto por la ausencia de normativa, como también por una reducción de la prioridad de esta labor en el regulador.

En este sentido, será una prioridad transparentar algunas características o estadísticas de servicio de los operadores, a fin de dar un impulso decisivo en el mejoramiento de los servicios que reciben los usuarios.

En definitiva, se tiene el firme compromiso de concretar en este período presidencial la separación del ente regulador en dos entidades distintas, de manera de evitar el conflicto de gestión que conlleva impulsar el desarrollo de la industria y la fiscalización requerida para asegurar que los servicios se brindan en condiciones aceptables y justas a los clientes.

