



BALANCE PROGRAMÁTICO 2000 – 2006

INFORME

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Noviembre 2005

I. BREVE DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ÓRGANOS DEL MINISTERIO

1. SUBSECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

- ❖ El Ministerio de Obras Públicas planifica, proyecta y construye obras de infraestructura pública para favorecer el desarrollo económico y social del país, además de corresponderle la conservación, explotación y administración de las mismas.
- ❖ Las Direcciones operativas del Ministerio de Obras Públicas son Vialidad, Obras Hidráulicas, Aeropuertos, Arquitectura y Obras Portuarias, que planifican, proyectan, construyen y conservan la infraestructura de sus respectivos ámbitos.
- ❖ Las unidades transversales son responsables de gestionar tareas de soporte comunes a todo el Ministerio. Estas son la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) bajo cuya tuición está la Coordinación General de Concesiones, Fiscalía, Planeamiento, Contabilidad y Finanzas y las Divisiones de la Subsecretaría.
- ❖ La Dirección General de Aguas (DGA) es el organismo del Estado encargado de velar por el mejor uso de los recursos de agua del país.

2. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

- ❖ Las funciones de la Subsecretaría de Transporte son:
 - Estudiar, planificar y ejecutar cursos de acción que permitan lograr los objetivos de la política sectorial;
 - Estudiar, elaborar y ejecutar o proponer los instrumentos normativos que permitan implementar la política sectorial.
 - Fiscalizar el cumplimiento de las normas de transporte terrestre, tránsito y emisiones.
 - Elaborar y coordinar la ejecución de las políticas y acciones que tiendan a mejorar las condiciones de seguridad de tránsito.
 - Efectuar los procesos de homologación y certificación vehicular.
 - Elaborar y ejecutar las políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito orientadas a optimizar la utilización de la infraestructura vial.
 - Participar en los convenios bilaterales o multilaterales sobre transporte internacional y otorgar permisos de transporte internacional.
- ❖ Entre sus unidades o centros de responsabilidad orientados a productos estratégicos se encuentran: División de Estudios y Desarrollo; División de Normas; Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Programa de Fiscalización; Programa Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Programa Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT); Departamento Marítimo e Internacional y las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

3. SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

- ❖ La Subsecretaría de Telecomunicaciones es el organismo superior del Estado que tiene por función dirigir, orientar, controlar, fomentar y desarrollar las telecomunicaciones en Chile; con un alto nivel técnico profesional, específico para las telecomunicaciones y suficientemente dinámico y ejecutivo para cumplir sus funciones y la importancia de las telecomunicaciones como factor para el desarrollo socio-económico del país.
- ❖ Su misión es transformar al sector de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones en motor del desarrollo económico y social del país, promoviendo el acceso a los servicios de telecomunicaciones a calidad y precios adecuados y contribuyendo a impulsar el desarrollo económico, con énfasis en los sectores vulnerables y marginados, mediante la definición de políticas y marcos regulatorios que estimulen el desarrollo de las telecomunicaciones, para mejorar la calidad de vida de la población.
- ❖ Sus principales divisiones son: Concesiones; Política Regulatoria y Estudios; Acceso Universal a la Sociedad de la Información; Fiscalización; Planificación Estratégica, Control de Gestión y Política Tecnológica; División de Administración y Finanzas; y División Jurídica.

II. BALANCE DE LOS PRINCIPALES PROGRAMAS / PROYECTOS / INICIATIVAS DEL SEXENIO

1. SUBSECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

- ❖ Este sexenio que termina da cuenta de un fuerte impulso en el proceso de transformación de la infraestructura pública del país, con nuevas carreteras, autopistas urbanas, embalses y aeropuertos, todos ellos ya en pleno funcionamiento, entregando completamente sus beneficios a la ciudadanía. Esta transformación ha sido posible gracias a la exitosa asociación público-privada, que ha permitido duplicar la inversión sectorial con el aporte de capitales privados, en una amplia gama de proyectos. El año 2000, el capital privado aportaba menos de 30% del total de la inversión en obras públicas, actualmente este aporte ha superado ampliamente el sectorial, representado casi el 60% del total de la inversión. Esto se traduce en que, en el período 2000-2005, la inversión ha sido superior a los 900 mil millones de pesos anuales, considerando financiamiento sectorial y privado, lo que pone de manifiesto la importancia que se ha otorgado a este sector.

- ❖ Es en los caminos y carreteras dónde mejor se aprecian los avances en materia de infraestructura, se han duplicado la cantidad de kilómetros de dobles calzadas, pasando de poco más de mil kilómetros de doble calzada a inicios del gobierno, a los dos mil 320 kilómetros actuales gracias a la consolidación de la Ruta 5 con estándar de autopista desde La Serena hasta Puerto Montt. Además se ha logrado un significativo aumento de la cantidad de caminos pavimentados, alcanzado hoy casi los 16 mil kilómetros de calzadas simples pavimentadas, lo que representa un incremento de 13% con respecto a inicios del 2000, para una red cercana a los 81 mil kilómetros.

- ❖ Otro de los grandes progresos del período es la construcción de prácticamente la totalidad de los terminales aeroportuarios importantes a nivel nacional, aportando más de 93 mil nuevos metros cuadrados de terminales en todo el país, lo que significó duplicar la capacidad actual, incluyendo la construcción del nuevo aeropuerto Desierto de Atacama.
- ❖ Durante este gobierno se terminó la construcción de emblemáticos proyectos de riego, orientados a aumentar la seguridad de riego del país, entre ellos destaca el Embalse Puclaro, el Embalse Corrales en el Valle del Choapa y el sistema Laja Diguillín, proyecto próximo a concluir. En forma adicional a ello se inició la concesión de proyectos de riego, a través del próximo inicio de obras del Convento Viejo.
- ❖ En cuanto a inversiones de carácter social, con el programa de agua potable rural se ha alcanzado una cobertura del 98% de la población actual de localidades rurales concentradas, lo que implica el beneficio de un casi un millón 500 mil habitantes. Además se implementó exitosamente el programa de caminos básicos, consistente en el mejoramiento de cinco mil kilómetros de caminos de bajo tránsito, lo que permite acercar el progreso a zonas rurales apartadas.
- ❖ Una completa revolución ha sido la puesta en operación de las nuevas autopistas urbanas para la ciudad de Santiago, con un sistema interconectado de siete vías de alto estándar, que permiten a los habitantes de la ciudad reducir considerablemente sus tiempos de viaje y mejorar su calidad de vida. Cuatro de ellas estarán en funcionamiento a fines del 2005.

- ❖ Finalmente se debe destacar el esfuerzo realizado en contar con diversas obras de infraestructura pública urbana, con el objeto de contar con ciudades más amables y dignas. Entre ellas se puede destacar la rehabilitación de espacios urbanos, como es el caso del mejoramiento del borde costero en el Paseo Wheelwright en Valparaíso o la Plaza de la Ciudadanía en Santiago; generación de espacios públicos, como la habilitación de playas artificiales en Antofagasta; incorporación o renovación de espacios culturales, como el Centro Cultural Matucana 100, el Museo de Arte Contemporáneo, la Plaza de la Ciudadanía o la nueva Biblioteca de Santiago; y las estaciones de intercambio para el Transantiago.
- ❖ El detalle de los logros del período se presenta a continuación ordenado por los lineamientos de inversión del MOP:

a) Primer objetivo: integración global de Chile

- ❖ El desafío es dotar a Chile de una infraestructura para la interconexión cada vez más fluida entre sus regiones y, a la vez, para consolidar una integración más eficiente y moderna con el resto del mundo. Esto se expresa en grandes iniciativas de infraestructura de conexión, promoviendo la eficiencia e integración entre los distintos modos de transporte.

- Longitudinal Norte-Sur: Ruta 5

- ❖ **Logros y resultados:** Se completó la construcción de la Ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt, a través de la entrega a uso público de siete tramos de ella en el período, completando así los ocho tramos en que está dividida la obra, con una inversión de casi dos mil millones de dólares. Esto permitió pasar de 192 km de doble calzada de alto estándar a comienzos del año 2000 a los mil 500 km actuales, considerando además pasos a desnivel, pasarelas peatonales, paraderos de buses, calles de servicio y señalización acorde al nuevo estándar de 120 km/hr, incluyendo obras como los bypass a las ciudades de Rancagua y Temuco, y los túneles El Melón y La Calavera II.

- ❖ Adjudicación del Puente Bicentenario, proyecto que unirá el continente con la isla de Chiloé, con un monto estimado de inversión de 410 millones de dólares.
- ❖ Llamado a licitación del tramo Ruta 5, Tramo Acceso Norte a La Serena - Caldera, de 411 km, con un monto estimado de inversión de 100 millones de dólares.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se creó el Mecanismo de Distribución de Ingresos, un instrumento mediante el cual el Estado garantiza un monto total actualizado de ingresos a ser percibido por la sociedad concesionaria. Esta cobertura es la contraprestación que el Estado otorgará a los concesionarios por las obras adicionales que se incorporen al contrato de concesión. Este mecanismo, voluntario, transparente y no discriminatorio, ha permitido financiar obras por más de 80 millones de dólares.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Término de la construcción del Puente Bicentenario en Chiloé. Extensión del sistema de Telepeaje para rutas interurbanas.

- Rutas Interurbanas

- ❖ **Logros y resultados:** Puesta en servicio de la concesión de cinco ejes transversales, Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes de 88,6 km; Ruta 68 Santiago - Valparaíso -Viña, de 137,5 km, incluyendo la nueva conexión entre Viña y Villa Alemana - Quilpue por el Troncal Sur; Red Vial Litoral Central, de 80 km, que mejora las condiciones de acceso a la zona litoral comprendida entre San Antonio y Algarrobo; Variante Melipilla, de 8 km, que evita el paso por esa ciudad a los vehículos que circulan en sentido oriente - sur; Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco, de 11 km, que conecta los complejos portuarios de Talcahuano y San Vicente con el Acceso Norte a Concepción.
- ❖ Adjudicación de la concesión Camino Internacional, Ruta 60 Ch, de 113 km, que va desde la ciudad de Los Andes hasta el inicio del Troncal Sur, por 290 millones de dólares.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Término de la construcción de la concesión Camino Internacional, Ruta 60 Ch.

- Rutas Internacionales

- ❖ **Logros y resultados:** Se han realizado obras por más de 113 mil millones de pesos en el período. El año 2000 se contaba con 6 pasos completamente pavimentados, Chacalluta, Tambo Quemado, Jama, Cristo Redentor, Cardenal Samoré y Huemules, con una longitud de 580 km. En marzo del 2006 se encontrarán totalmente pavimentados 9 pasos, con 942 km, gracias al término de las pavimentaciones de Pino Hachado, Dorotea e Integración Austral. Además se ha avanzado en otros tres pasos, Sico, Aguas Negras y Pehuenche.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** A partir de creación de la iniciativa de Integración de Infraestructura Regional de Sur América - IIRSA el año 2000, Chile ha participado en la formulación de diez ejes de integración y desarrollo que conectan Sudamérica, donde en cuatro de ellos participa Chile directamente.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Término de las pavimentaciones en los pasos Sico, Aguas Negras, Pehuenche y Mamuil Malal. Consolidación Arica-Tambo Quemado e Iquique-Huara-Colchane.

- Ruta Costera

- ❖ **Logros y resultados:** esta ruta se ha definido como una vía estructurante alternativa a la Ruta 5, que interconecte centros poblados desde Arica hasta Pargua, para generar el desarrollo de zonas aisladas al permitirles explotar sus recursos, así como también de mejorar notablemente su calidad de vida. Tiene como meta al año 2010 contar con tres mil 346 km de camino. En este período se han producido importantes avances, pues en el año 2000, la red existente alcanzaba los dos mil 800 km, de los cuales dos mil km se encontraban pavimentados, equivalentes al 60% de la meta. A marzo del 2006, la red alcanzará casi los tres mil km de los cuales dos mil 300 estarán pavimentados, incluyendo caminos básicos, lo representa el 70% de la meta. La inversión del período alcanza casi los 100 mil millones de pesos.

- ❖ Se ha avanzado en paralelo en diversas regiones del país. Algunos tramos a destacar son: construcción de nuevos tramos en la II Región, como Cuesta Paposo - Varillas; avances en la construcción del tramo entre Caldera y Huasco en la III Región; la construcción de 7 puentes en la VIII Región en el tramo entre Cobquecura y el límite con la VII Región; avance de pavimentaciones en la VII Región, en el tramo La Trinchera al Mataquito, que incluye la construcción del puente sobre el río Mataquito;

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** En el ámbito de la gestión ambiental también se han tenido logros significativos, como es el caso del tramo de Tal Tal - Paposo donde ha sido posible compatibilizar la ejecución de una obra de gran trascendencia para el desarrollo local, con la protección de los recursos naturales y culturales de extraordinario valor patrimonial.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Consolidar y completar el eje longitudinal costero, según las necesidades de desarrollo de las zonas costeras y bajo criterios de sustentabilidad ambiental y territorial.

- Ruta Precordillerana

- ❖ **Logros y resultados:** Se ha avanzado en la consolidación de un tercer eje longitudinal, tras la Ruta 5 y la Ruta Costera, que otorgue conectividad al sector oriente del país y disminuya la eventual fragilidad de las conexiones terrestres ante eventos de la naturaleza, a través de una inversión de más de 43 mil millones de pesos en el período.
- ❖ En la zona Altiplánica se construyeron nuevos 80 km de camino no pavimentado, con el término de la construcción del tramo Lirima - Portezuelo Picavilque, lo que establece una conexión de 780 km de extensión entre Visviri, en la I Región, y San Pedro de Atacama, en la II Región. Además se empezó a trabajar en el mejoramiento del tramo Parinacota - Visviri, de una longitud de 92 km.
- ❖ En la zona de los Valles Centrales, se pasó de los 177 km de caminos pavimentados con que se contaba en el año 2000, a 440 km pavimentados en marzo del 2006. En el tramo La Serena - Illapel se generó un eje continuo con la pavimentación de casi 84 km entre Combarbalá e Illapel. En el tramo norte de la V región, se generó un eje longitudinal continuo entre el límite norte de la V región, Las Palmas, pasando por Cabildo, Putaendo, San Felipe y, vía la ruta 57, conectando con Santiago.
- ❖ En cuanto a la Red Interlagos, que el año 2000 presentaba una pavimentación de 395 km, se alcanzarán en marzo del 2006 los 670 km de pavimentos definitivos y básicos, los que representa un 37% de avance para su extensión total de mil 815 km.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** La Red Interlagos tiene como esencia constituir una ruta de belleza escénica, con respeto por el medio ambiente. En ella se harán defensas, señales, miradores y paraderos de madera. Además se contempla realizar puentes de madera postensada, que serán una innovación tecnológica en puentes.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Consolidar el tercer eje longitudinal del país, respetando las distintas necesidades y características territoriales a lo largo del país.

- Red Austral

- ❖ **Logros y resultados:** Esta red es la continuación del eje longitudinal en el territorio austral chileno. Se han construido y/o pavimentado un total de 290 km, por un monto de casi 55 mil millones de pesos en el período.
- ❖ Se han realizado obras en diversos sectores, entre los que se puede destacar: avances en la construcción y pavimentación de algunos tramos de la ruta austral y sus conexiones en las regiones X, XI y XII, como es el caso de la pavimentación del tramo de 24 km entre Chaitén y la conexión a Termas del Amarillo, en Palena; se ha duplicado el sector pavimentado de la ruta austral en la XI Región, alcanzando a más de 200 km de vía, con la pavimentación de Villa Mañihuales - La Zaranda y Vista Hermosa - Villa Cerro Castillo, además de la construcción de la vía de acceso a Tortel y del tramo Villa O'Higgins - Entrada Mayer; pavimentación de 20 km de un total de 30 km del camino de acceso a Puerto Ibáñez, ubicada a orillas del Lago General Carrera en la XI Región; construcción de un viaducto de 145 metros de longitud, que permitirá la conexión a Villa Serrano, sector turístico dentro del parque nacional Torres del Paine, al cual sólo era posible acceder a través de balsas; se avanza en el reemplazo de todos los puentes de madera existentes por puentes definitivos, de manera que no existan limitaciones de carga entre el límite norte de la XI Región y Puerto Yungay; en la XI Región se puso en uso un nuevo trasbordador en el Fiordo Mitchell, el cual aumentará la capacidad de transporte actual permitiendo el flujo simultáneo de 14 vehículos y 50 personas para acceder a la austral localidad de Villa O'Higgins; en marzo de 2006 se completará la conexión Lago Porteño - Río Serrano, que permitirá acortar en aproximadamente 60 km el recorrido entre Puerto Natales y el Parque Nacional Torres del Paine.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Enfoque intermodal para dar solución a la conexión de Chile Austral, a través de la complementariedad de los distintos modos de transporte, vial, marítimo y aéreo, en una zona geográfica de difícil acceso.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Mejorar la conexión intermodal entre Puerto Montt - Chiloé y la provincia de Palena y avanzar en la consolidación de la ruta austral en Palena; Pavimentar la conexión entre Chaitén y Coyhaique, extendiéndose por el sur hasta Cochrane; mejorar la conectividad intermodal de las regiones XI y XII, conectando Puerto Yungay con Puerto Natales.

- Aeropuertos Internacionales y de cobertura nacional

- ❖ **Logros y resultados:** concesión a privados de nuevos terminales aeroportuarios regionales, con lo que se completará algo más de 49 mil m² para nueve terminales aeroportuarios regionales concesionados en explotación definitiva, lo que implica un importante aumento en comparación con los 21 mil m². construidos el año 2000.
- ❖ Término de la construcción de los edificios terminales de tres aeropuertos regionales, Cerro Moreno de Antofagasta, Carriel Sur en Concepción y Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. Además, se inició la construcción del terminal aéreo del Aeropuerto Chacalluta de Arica. Termino de la construcción del Aeropuerto Desierto de Atacama en la III Región, que reemplaza el aeropuerto existente en Copiapó. Se construyó un edificio terminal de pasajeros y una pista de aterrizaje.
- ❖ Se entregó a uso público la segunda fase del terminal aeroportuario de Santiago, con 65 mil m² adicionales de terminal, alcanzándose un total de 90 mil m². Por otra parte, por mandato de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se construyó su segunda pista y un refuerzo de la principal, lo que permitirán movilizar anualmente a 10 millones de pasajeros al año, en comparación a los seis millones actuales.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** financiamiento de parte de las concesiones aeroportuarias a través de las tasas de embarque cobradas a los propios usuarios.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Término de la construcción del terminal de Arica; licitación, adjudicación y construcción de un nuevo aeropuerto en la IX Región.

- Infraestructura Portuaria de Conexión

- ❖ **Logros y resultados:** Mediante rampas y muelles se ha entregado conectividad en 29 localidades que tienen borde marítimo o lacustre principalmente en la zona austral del país. Los beneficiarios ascienden a una población que supera los 500 mil habitantes, con una inversión de más de once mil millones de pesos. Destacan el sistema de embarcaderos del Lago Budi en la IX Región; las rampas de Castro, Niebla, Corral, la ampliación del muelle de pasajeros de Corral, en la X Región; Puerto Cisnes y Raúl Marín Balmaceda en la XI Región; Punta Delgada y Bahía Azul que otorgan conectividad a la provincia de Tierra del Fuego, y el mejoramiento de la infraestructura portuaria en Puerto Edén, que es considerada la localidad más aislada de Chile, en la XII Región.
- ❖ Licitación por concesión del proyecto Sistema de infraestructura para la conectividad terrestre-marítimo de la X Región, que abarca un total de 15 localidades, ofreciendo un servicio con frecuencias conocidas y de mejor estándar para la generación de conectividad integral marítimo terrestre en las provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena. La inversión contemplada es de 20 millones de dólares.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se definió un plan de inversiones 2006-2012 para infraestructura portuaria de conexión para zonas aisladas, incorporado dentro del Plan Austral ministerial.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Potenciar la conectividad austral, desarrollando los proyectos considerados en el Plan Austral, con una inversión de 20 mil millones de pesos.

b) Segundo objetivo: desarrollo productivo, turístico y social

- ❖ Este objetivo está centrado en el ámbito de las regiones y se basa en generar un soporte de apoyo al desarrollo de actividades productivas, como la pesca, la agricultura, la silvicultura y el turismo, reconociendo la vocación específica de cada territorio como sustento económico para sus habitantes. En este mismo ámbito, el desarrollo de las regiones chilenas requiere una mejor infraestructura social en las zonas rurales que permita favorecer la accesibilidad local a los centros poblados regionales, así como el acceso a servicios de agua potable.

- Red Vial Regional Principal y Secundaria

- ❖ **Logros y resultados:** El objetivo de integrar las comunidades aisladas y permitir el acceso de sus habitantes a los centros de distribución y servicios. La inversión del período ha alcanzado los 333 mil millones de pesos. Entre otros, contempla la conexión mediante caminos pavimentados del 86% de capitales comunales con su capital provincial. Entre las obras realizadas figura las siguientes conexiones mediante rutas pavimentadas: San Francisco de Mostazal - Rancagua, Curepto - Talca, Portezuelo - Chillán, Antuco - Los Ángeles y San Fabián de Alico - Chillán.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Avanzar en la pavimentación de la totalidad de los caminos que unen capitales comunales con sus capitales comunales, pavimentando antes del año 2010 las siguientes rutas: Colchane - Iquique, Vichuquén - Curicó, Melipeuco - Temuco y Puqueldón - Castro.

- Programa Caminos Básicos 5.000

- ❖ **Logros y resultados:** El mejoramiento de cinco mil km. de caminos de bajo tránsito, mediante soluciones de bajo costo, permite acercar el progreso a zonas rurales apartadas. El programa se implementó en agosto de 2003 y ya superó la meta propuesta con una inversión de cerca de 75 mil millones de pesos en el período.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** En todas las regiones del país se aplicó este programa que mejora las condiciones de tránsito y la calidad de vida de los pobladores vecinos al camino, ya que disminuye el polvo en verano y el barro en invierno.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Consolidar el modelo de aporte del Gobierno Regional y Municipios para la incorporación de nuevos caminos que formen parte del programa. Establecer un programa de mantenimiento de Caminos Básicos ya realizados.

- Pequeños Aeródromos

- ❖ **Logros y resultados:** la creación y conservación de pequeños aeródromos involucra la integración regional, desarrollo social y productivo. Resalta la pavimentación pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento del Aeródromo de Villa O' Higgins. Inversión en el período de seis mil millones de pesos.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Definición y fijación de estándares de la infraestructura y formulación de una política de conservación.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Lograr conexión expedita, permanente y segura para la totalidad de las localidades aisladas del país.

- Obras de Riego

- ❖ **Logros y resultados:** En el período se puso a disposición de los regantes infraestructura para atender a 59,3 mil há potenciales de riego con una seguridad del 85%, lo que representa aproximadamente un 6% del riego actual del país, con una inversión total de más de 100 mil millones de pesos. Destaca el término de las obras del Embalse Puclaro, de 21 mil há; Sistema de Regadío Valle del Choapa, de 9 mil há; Embalse Cogotí, de 5 mil há; la puesta en operación parcial del sistema Laja Diguillín, con 19 mil há; y una primera etapa del Sistema de Regadío Faja Maisan, con dos mil há.
- ❖ Extensión del sistema de concesiones a obras de riego en Convento Viejo, por un monto de 105 millones de dólares.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** El año 2001, aproximadamente 180 obras de riego estaban en manos de Estado, a fines del 2005 se habrán traspasado 40 obras a los regantes, permitiendo de esta forma que los particulares puedan postular a los mecanismos de financiamiento existentes.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** término del Sistema Laja Diguillín, de casi 44 mil há, y del Faja Maisan, de siete mil há. Continuar con la política de traspasos de obras, perfeccionando los mecanismos de cobro.

- Agua Potable Rural

- ❖ **Logros y resultados:** El año 2000 la población catastrada en localidades rurales concentradas era de un millón 303 mil personas, el año 2003 se le dio cobertura de agua potable rural al 100% de esa población. La población rural concentrada ha seguido aumentando, supera hoy un millón 500 mil habitantes, para los cuales se han ido construyendo nuevos servicios de agua potable. La inversión del período fue algo más de 45 mil millones de pesos. Se han construido 190 sistemas para 252 mil personas.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Establecer un vínculo permanente con los organismos comunitarios a cargo de la administración de los servicios rurales, por medio de una asesoría técnica, administrativa y organizacional, con el objetivo principal de lograr la autogestión de los servicios y, con el tiempo, su plena autosustentabilidad.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Terminar de abastecer con agua potable rural a las nuevas localidades concentradas.

- Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal

- ❖ **Logros y resultados:** Se mejoró el servicio a 73 caletas pesqueras a través de 90 proyectos que beneficiaron directamente a casi 25 mil pescadores, los que representan el 50% del total de pescadores inscritos en los registros de Sernapesca.
- ❖ Con una inversión de más de 40 mil millones de pesos en el período, los proyectos destacados son la reposición Muelle Pesquero de Mejillones; reposición Infraestructura Caleta Portales de Valparaíso; Mejoramiento Sector Pesquero Artesanal Puertecito de San Antonio; construcción Muelle Pesquero Artesanal Caleta Lo Rojas de Coronel; Mejoramiento Infraestructura Portuaria Productiva de Calbuco; Construcción Caleta de Pescadores de Puerto Aguirre; Construcción Caleta de Pescadores de Melinka y Construcción Caleta de Pescadores de Punta Arenas.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se definió un plan de inversión en infraestructura portuaria pesquera artesanal 2005-2010, determinándose metas de cobertura de infraestructura básica de acuerdo a una clasificación de las caletas a escala nacional.

- ❖ Para regularizar la administración, mantención y conservación de la infraestructura portuaria pesquera artesanal construida, se ha propuesto una ley especial que da reconocimiento legal al Manual de conservación y uso de la infraestructura, con lo cual se entregan importantes incentivos a las organizaciones de usuarios para asumir la responsabilidad de la administración y conservación de la infraestructura, y solicitar la concesión marítima de los terrenos donde se emplazan las obras.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Finalizar las obras terrestres del Puerto Pesquero Artesanal de Coquimbo y de la caleta Guardia Marina Riquelme en Iquique. Completar al año 2010 el 100% de cobertura en infraestructura portuaria pesquera artesanal básica en las caletas del plan de inversiones, las que representan el 99% del desembarque pesquero artesanal nacional y el 85% de pescadores artesanales registrados.

c) Tercer objetivo: mejor calidad de vida urbana

- ❖ Su objetivo es la conformación de ciudades que ofrezcan un mejor nivel de habitabilidad y, en el caso de los grandes centros urbanos, que logren ventajas comparativas dentro del continente. Esto se expresa en intervenciones destinadas a sustentar la red vial estructurante; reforzar el rol funcional y cívico de los centros urbanos, edificación pública, resguardo del patrimonio arquitectónico fiscal y bordes costeros y fluviales; y, finalmente, proteger a los ciudadanos ante crecidas fluviales, aluviones, aguas lluvia y oleaje marítimo.

- Autopistas Urbanas en Santiago

- ❖ **Logros y resultados:** consolidación del sistema de autopistas urbanas en Santiago a través de la licitación a privados de siete autopistas por un monto de dos mil 400 millones de dólares. En marzo del 2006 se encontrarán en operación cuatro autopistas, con aproximadamente 130 km de vías de alto estándar para mejorar las condiciones de circulación en la ciudad, Costanera Norte, Autopista Central, Vespucio Norponiente y Vespucio Sur. Se encontrarán en construcción el Acceso Nororiente, Acceso Sur a Santiago y El Salto - Kennedy.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** puesta en funcionamiento del sistema de cobro electrónico en flujo libre, Televía, tercero en operación en el mundo y primero de carácter interoperable. Sistemas de control propios de cada autopista, para el monitoreo real y continuo del tráfico.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** puesta en operación del sistema completo de siete autopistas, terminando la construcción de las tres autopistas faltantes, para alcanzar los 220 km de autopistas. Dar continuidad en estándar de autopista al Anillo Vespucio.

- Infraestructura para el Transantiago

- ❖ **Logros y resultados:** Apoyo mediante infraestructura vial y de transporte público al Plan Transantiago, para descongestionar la capital. Extensión del sistema de concesiones a proyectos de transporte público por un monto de 72 millones de dólares, a través de la adjudicación de estaciones de intercambio modal La Cisterna y Quinta Normal y de la conexión Vial Suiza - Las Rejas.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Con fondos sectoriales, término de la habilitación Conexión Blanco Encalada - Arica y de la construcción del corredor de transporte público Avenida Grecia. Inicio de la construcción de los corredores J.J.Pérez y Vicuña Mackenna. Licitación a través del sistema de concesiones del corredor Av. Santa Rosa y la construcción de estaciones de trasbordo Transantiago.

- Vialidad Urbana

- ❖ **Logros y resultados:** Inversión de cerca de 200 mil millones de pesos con fondos públicos en proyectos urbanos que dan continuidad a la red vial estructurante del país en su paso por áreas urbanas, incluyendo el acceso a puertos y aeropuertos. Se destacan la habilitación del Segundo Acceso a Iquique; la ampliación del tramo norte de la Costanera de Antofagasta; el mejoramiento del Acceso Sur a Copiapó; la construcción del nuevo Camino Costero que conecta con Av. Altamirano en Valparaíso; importantes proyectos urbanos de Concepción, como son el Puente Llacolén, la ampliación a doble calzada de Av. Las Golondrinas, el mejoramiento del Eje Gran Bretaña y la construcción de la nueva conexión vial Chiguayante - Concepción; el mejoramiento de la Av. Caupolicán y la Costanera del Río Cautín en Temuco; el mejoramiento del Eje Picarte en Valdivia; y en Santiago, destacan el mejoramiento de diversos cruces de Av. Américo Vespucio y la ampliación de Av. La Florida.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Implementación de la participación ciudadana durante el desarrollo de los proyectos viales urbanos, Como ejemplo de ello, en la solución vial de Las Golondrinas, en la VIII Región, esto posibilitó la construcción de mini canchas deportivas y una pista de patinaje bajo la estructura del nuevo camino.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Terminar la construcción de obras ya iniciadas, como el mejoramiento de la Av. Salvador Allende y de la Costanera en Antofagasta; la ampliación de la Ruta 25 para circunvalar Calama; el mejoramiento de cruces de la Ruta 5 entre Coquimbo y La Serena, la ampliación de la Ruta 60 Ch en su pasada por el área urbana de Viña del Mar; y los túneles del nuevo acceso al puerto de Valparaíso por Camino La Pólvara.
- ❖ Iniciar obras como la circunvalación Río Claro en Talca; la construcción del nuevo By Pass a Penco; la reposición del Puente Rodrigo Bastidas en Villarrica; la construcción del Puente Caucau en Valdivia; y el mejoramiento del acceso norte a Puerto Montt.

- Evacuación y Drenaje de Aguas Lluvias

- ❖ **Logros y resultados:** Se terminó la elaboración de 30 planes maestros de aguas lluvia para todas las ciudades con más de 50 mil habitantes. En 1998 se reinició la inversión en infraestructura de control de aguas lluvias con financiamiento público, después de años de que no se realizaran obras, por cerca de 60 mil millones de pesos en el período.
- ❖ Las principales obras de aguas lluvia realizadas en Santiago, con financiamiento sectorial, son el Colector Grecia-Quilín, en la comuna de Peñalolén; el Colector Lo Martínez, perteneciente al Sistema Gran Avenida; el tramo San Martín - Zanjón de la Aguada del Colector 3 Poniente en la comuna de Maipú; el Zanjón de la Aguada desde Tobalaba hasta la Autopista del Sol y en el Estero Las Cruces, donde se han efectuado trabajos de mejoramiento entre el camino Lo Echevers y la Ruta 57.
- ❖ En regiones destaca el término del Canal El Morro de Talcahuano; el Estero Llau Llau en Punta Arenas; y colectores en la Ciudad Satélite de Alerce, X Región.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** construcción de colectores asociados a concesiones de autopistas urbanas de Santiago, por un monto de 313 millones de dólares y correspondientes a 124 km de colectores, de los cuales a la fecha ya hay construidos 94 km.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** finalizar las obras asociadas al Acceso Sur de Santiago. Concluir las obras ya iniciadas del Colector Clemente Escobar en Valdivia y del Estero Lobos en Puerto Montt. Iniciar durante el 2006 la construcción del Colector Alameda de Rancagua y del colector Gabriela Mistral de Temuco.

- Control Aluvional

- ❖ **Logros y resultados:** Se han realizado inversiones por un monto de más de ocho mil millones de pesos en dos ciudades del país, para proteger a los habitantes frente a desastres naturales. En Antofagasta, se terminó la construcción de obras de control aluvional para la Quebrada Salar del Carmen y están próximas a concluir obras en la Quebrada La Cadena, con lo que se da solución al 48% de superficie de hoyas hidrográficas que desembocan en la ciudad. En Coyhaique finalizaron obras en el cerro Divisadero, en la Quebrada Mackay y en una primera etapa de la Quebrada Lengas.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Inicio de la construcción de obras en la Quebrada de Macul en Santiago; en las quebradas El Ancla y Baquedano de Antofagasta; y una segunda etapa en la Quebrada Lengas en Coyhaique.

- Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero

- ❖ **Logros y resultados:** Los proyectos desarrollados buscan recuperar playas y bordes costeros para fines turísticos y para dotar a la ciudadanía de una mayor disponibilidad y calidad de espacios destinados a la recreación. En el período se han invertido casi ocho mil millones de pesos en ocho proyectos de las regiones II, V y VII, beneficiando a una población estimada de un millón 500 mil personas.

- ❖ En Antofagasta se terminó el Balneario de Antofagasta, consistente en una playa de 140 metros; y la Costanera Sur, con un paseo peatonal y áreas verdes. Además serán terminadas en el primer semestre del 2006, la playa El Carboncillo y el Balneario Trocadero, con ello se genera un total 540 metros lineales de playa en la ciudad. Se dio término a las obras del Borde Costero de Mejillones, en que se generaron 275 metros lineales de paseo costero, y próximamente finalizan las obras del Balneario Covadonga en Tocopilla. La remodelación del borde costero de la ciudad de Valparaíso se abordó con la construcción del Paseo Wheelwright, entre Caleta Portales y el Muelle Barón, que abarcará cerca de dos mil metros de paseo costero peatonal

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se ha desarrollado una mejor coordinación interinstitucional, a través de una mesa de Borde Costero, conformada por responsables del Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Bienes Nacionales y la Coordinadora General de Concesiones, la que tiene como orientación el desarrollo del borde costero.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Desarrollar un plan de inversión en infraestructura para el mejoramiento del Borde Costero, identificando proyectos que potencien sectores costeros históricos o patrimoniales, recuperando espacios públicos costeros deprimidos y generando nuevas áreas de desarrollo, potenciando la modalidad de asociación público-privada en su financiamiento.

- Edificación Pública y Patrimonial

- ❖ **Logros y resultados:** Inversión en diferentes tipos de edificación pública, incluyendo proyectos de infraestructura cultural y patrimonial. Destacan los siguientes hitos: se término de la construcción de 61 edificios en el período para la Reforma Procesal Penal; realización de obras nuevas, reposiciones y ampliaciones en 414 establecimientos para la Reforma Educacional; habilitación de un teatro para mil personas en el Centro Cultural Matucana 100 en Santiago; reparación de estructuras e instalaciones del Museo de Arte Contemporáneo; inicio de la construcción Hospital Militar de La Reina, con una superficie de 90 mil m²; término de la construcción de un nuevo edificio de servicios públicos de Concepción en su Barrio Cívico; término de la Biblioteca de Santiago; término a la habilitación del Teatro Regional de Talca.

- ❖ Extensión del sistema de concesiones a proyectos de edificación pública, destacan el término de la construcción de la Plaza de la Ciudadanía en Santiago; el inicio de la construcción del Centro de Justicia en la Región Metropolitana; el término del Estadio Techado del Parque O'Higgins; el término de la construcción de recintos penitenciarios en Alto Hospicio, La Serena y Rancagua, el inicio de la construcción de recintos de los Grupos II, Concepción y Antofagasta, y Grupo III, Santiago, Valdivia y Puerto Montt; y el inicio de la construcción del Puerto Terrestre Los Andes.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Desarrollo de un Programa de Obras de Arte, que tiene como propósito contribuir a mejorar la calidad de vida de la población mediante la incorporación del Arte a los edificios y espacios públicos.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** Terminar la construcción del Hospital Militar. Término de la construcción del Centro de Justicia, Grupos Penitenciarios II y III. Término de la construcción del Puerto Terrestre Los Andes. Licitación del Grupo IV del Programa de Infraestructura Penitenciaria.

d) Cuarto objetivo: conservación de la infraestructura

- ❖ Como una política permanente del Ministerio de Obras Públicas, se cuenta el mantener el patrimonio que constituyen las obras que construye. En este contexto se contempla la conservación de la infraestructura portuaria, aeroportuaria, defensas de riberas, aguas lluvias, obras de riego y la mantención de la red vial. En el período se ha destinado un 28% de la inversión total que realiza el Ministerio de Obras Públicas en este concepto, alcanzando los 750 mil millones de pesos en el período.
- ❖ En el caso de la infraestructura vial, esta política permite que un 82% de la red vial esté en estado regular a bueno, por lo que cerca de 66 mil km están disponibles para resolver cabalmente las necesidades de desplazamiento, lo que incluye casi la totalidad de la red vial pavimentada y parte importante de la red no pavimentada.

e) Otros servicios del Ministerio de Obras Públicas

- Superintendencia de Servicios Sanitarios

- ❖ **Logros y resultados:** Significativo aumento de la cobertura de tratamiento de aguas servidas, pasando de un 21% de cobertura el año 2000, a un 72% el año 2005, con 194 sistemas de tratamiento de aguas domésticas funcionando. Además el año 2000 se tenía un 99,6% de cobertura de agua potable urbana y un 93% de cobertura de alcantarillado. A la fecha se ha alcanzado un 99,7% de cobertura de agua potable urbana y un 95% de cobertura de alcantarillado.
- ❖ Se eliminó el trámite administrativo que obligaba a contar con la autorización del Presidente de la República para la instalación de los sistemas de tratamiento de Riles y se ratificaron las atribuciones de la SISS respecto al control de estos residuos.

- ❖ En cuanto a reglamentos, destaca la dictación del Reglamento de la comisión de expertos para procesos tarifarios; la entran en vigencia el Nuevo Reglamento de Instalaciones Domiciliarias de Agua Potable y Alcantarillado - RIDAA. y la Nueva Guía para la elaboración de Planes de Desarrollo de las empresas sanitarias. Además se modifica el Reglamento de la Ley General de Servicios Sanitarios.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se implementó el sistema de indicadores de calidad de servicio de las empresas sanitarias, logrando reducir el porcentaje de clientes afectados por fallas desde 5% en 2002 a 1,5% en 2005.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Completar la cobertura de alcantarillado urbano; el 2009 entrará en funcionamiento la planta de saneamiento Nogales, que permitirá alcanzar una cobertura de tratamiento de aguas servidas de 99% en el Gran Santiago; entrada en vigencia del DS N°90 en septiembre de 2006 que regula las descargas de RILES lo que significará controlar y fiscalizar gradualmente a todas las industrias generadoras de RILES del país.

- Instituto Nacional de Hidráulica

- ❖ **Logros y resultados:** El Instituto Nacional de Hidráulica, es el organismo de investigación aplicada del Estado, encargado mediante la ejecución de estudios, investigaciones y proyectos, de garantizar seguridad, eficiencia y economía a las obras de infraestructura hidráulica proyectadas.
- ❖ En el período 2000-2006 ha tenido activa participación en proyectos relacionados con diseño de obras de infraestructura portuaria, regadío y mineras; mejoramiento de caletas pesqueras y análisis de agitación en de puertos comerciales. También ha participado en proyectos de evacuación de aguas lluvias y estudios de socavación de puentes y obras de protección fluvial. Estas actividades han sido abordadas tanto con trabajos de terreno como con modelación física y/o numérica. Además se diseñó y construyó un Banco de Experimentación de Sumideros de Aguas Lluvias, único en Latinoamérica.

- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se ha posicionado al INH en el medio nacional e internacional, como una institución de excelencia en la investigación aplicada en las disciplinas hidráulicas y que su quehacer en el país sea un aporte sustancial al aprovechamiento y uso del recurso hídrico y de las obras de infraestructura asociadas.

- Dirección General de Aguas

- ❖ **Logros y resultados:** Durante el 2005, después de trece años de tramitación, se publicó la Ley N° 20.013 que modificó el Código de Aguas, en aspectos relacionados con la solicitud de derechos de aprovechamiento, patente por no uso del agua, remate de derechos y registro de derechos, a la vez que se le otorgan a la Dirección General de Aguas nuevas facultades relacionadas con cauces naturales, donde no existan organizaciones de usuarios o Junta de Vigilancia legalmente constituidas.
- ❖ Por otra parte, la DGA podrá reservar caudales ecológicos en los ríos de hasta un 20% del caudal medio anual e incluso hasta un 40% en casos especiales y, en zonas declaradas de escasez, y por un período de seis meses, podrá autorizar extracciones de aguas subterráneas o superficiales desde cualquier punto, sin necesidad de constituir el derecho y sin respetar el caudal ecológico.
- ❖ Se establecieron y fijaron nuevas normas de exploración y explotación de aguas subterráneas. Se ha avanzado sostenidamente en la protección, con una visión sustentable del recurso hídrico subterráneo, mediante la dictación de declaración de áreas de restricción en aquellos acuíferos más comprometidos por su explotación.

- ❖ Se ha logrado modernizar la Red Hidrometeorológica y de Calidad de Aguas de la DGA a escala nacional, mediante la implantación de nuevas tecnologías de información en la recepción, procesamiento y difusión de la información permitiendo la entrega en tiempo real y en línea la información de ríos y lagos en 150 puntos, a los usuarios del recurso hídrico para su mejor gestión. Asimismo, se aumento un 70% la cantidad de solicitudes resueltas relativas a derechos de aprovechamiento de aguas.
- ❖ **Experiencias relevantes de gestión:** Se está implementando un nuevo sistema de tramitación electrónica de solicitudes de derechos de aprovechamiento de aguas que permitirá a cualquier persona natural o jurídica realizar una tramitación completa de su solicitud a través del sitio web DGA.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** Implementar las modificaciones del Código de Aguas. Eso significa determinar los derechos de aprovechamiento que no están siendo utilizados; ejercer las nuevas labores de fiscalización de cauces naturales; resolver miles de solicitudes para regularizar pequeños pozos que no tienen sus títulos de aguas.

2. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

a) Transformación del transporte público urbano

- ❖ **Objetivo y logros:** En el período 2000-2006 se ha logrado una transformación mayor en el transporte público de las principales ciudades del país. A través de procesos de licitación de buses y taxis, construcción de infraestructura para el transporte, nuevas exigencias de calidad y seguridad en los viajes, así como mejores condiciones laborales en el sector, se pretende un real ordenamiento modernizador, para disminuir los niveles de congestión, mantener la participación del transporte público como un elemento preponderante en la partición modal, disminuir los tiempos de viaje, mejorar los niveles de servicio del sistema, y avanzar hacia una real empresarización del sector.
- ❖ Destacan en esta línea los planes integrados de transporte de Santiago (Transantiago), que el 22 de octubre del 2005 comenzó su primera etapa, la cual se caracteriza por la empresarización del sector microbusero y por la incorporación de mil 200 buses nuevos de alta y moderna tecnología. El plan Biovías en Concepción, con componentes de infraestructura vial y ferroviaria y mejoras en la operación de la flota y el Gran Valparaíso, con la licitación de vías para 10 Unidades de Negocio y la incorporación de buses denominados de Alto Estándar en 2 de ellas y el proyecto Merval.
- ❖ También importantes fueron las licitaciones en la ciudad de Rancagua para servicios de transporte urbano y rural el año 2004, la cual se trata de la primera experiencia nacional en licitar conjuntamente servicios urbanos y rurales y la licitación de vías de la ciudad de Antofagasta el 2005, donde se adjudicaron 8 servicios por un plazo de 5 años prorrogables por 18 meses.

- ❖ **Etapa por desarrollar:** la segunda etapa del Plan de Modernización para Santiago está contemplada para octubre de 2006, en ella se harán efectivos los cambios de recorridos respondiendo a la distinción entre recorridos troncales y locales, y a la racionalización del número de buses operativos, que serán del orden de 5 mil, de los cuales mil 800 serán nuevos con estándar Transantiago. Además se dará curso a la integración tarifaria que coincidirá con la incorporación del Metro como un pilar más del sistema. Existirá un Administrador Financiero que recolectará y repartirá los dineros de todos los servicios y un Sistema de Información y Atención a Usuarios que proporcionará información relevante del funcionamiento del sistema tanto a usuarios como a operadores.
- ❖ **Experiencia relevante de gestión:** la licitación de taxis se realizó completamente vía Web y la generación e impresión de certificados se hizo a partir de una solución informática masiva que incluyó firma electrónica de las autoridades.

b) Modernización de las plantas de revisión técnica

- ❖ **Objetivo:** automatizar las Plantas de Revisión Técnica del país con el fin de objetivizar el proceso de revisión, disminuyendo con ello la manipulación los datos.
- ❖ **Logros:** se ha llevado adelante un proceso de licitación en diez regiones del país que permitirá, al término de la actual administración, que prácticamente el 100% de las plantas de revisión técnica sean automatizadas en todo Chile, minimizándose la intervención humana en el proceso de revisión.
- ❖ **Experiencia relevante de gestión:** desarrollo e implementación, durante el año 2005, de un sistema informático denominado Sistema de Gestión de Plantas de Revisión Técnica, que permite que todos los nuevos establecimientos envíen en tiempo real, a la Subsecretaría de Transportes, la información y resultados de los procesos de revisión de cada uno de los vehículos a los que prestan servicios.

c) Normas de emisión para vehículos livianos, medianos y pesados

- ❖ **Objetivos:** 1) continuar con el aumento de las exigencias de emisión estipuladas por los Decretos Supremos números 211, de 1991, y 54 y 55 de 1994, para los vehículos que ingresan al país; 2) establecer la exigencia de los valores máximos de emisión de contaminantes permitidos a los vehículos motorizados para circular en el país; 3) incorporar las exigencias para la emisión de ruidos

- Plan de Descontaminación de Santiago: el Decreto Supremo número 58 de 2003 del Ministerio Secretaria General de la Presidencia modifica los decretos citados en función del, que define que tanto los vehículos livianos como los medianos deben cumplir desde enero de 2005 con las normas EPA 94 Tier 1 federal o EURO III. Para los vehículos livianos diesel, según peso y tipo de vehículo, se definen niveles mas exigentes a partir de marzo de 2006 o marzo de 2007, debiendo cumplir a partir de esas fechas con las normas EPA 94 Tier 1 California o EURO IV. Los vehículos pesados deben cumplir con las normas EPA 98 o EURO III.

- Vehículos a Gas: desde el año 2000, los decretos señalados definen normas de emisión para vehículos livianos y medianos a gas. Respecto de los vehículos pesados a gas, las exigencias de emisión fueron establecidas por medio del Decreto Supremo número 58 de 2003, del Ministerio Secretaria General de la Presidencia.

- Normas emisión vehículos en uso: se determina la periodicidad del control de las revisiones técnicas obligatorias y, la medición en la vía pública de parte de Carabineros de Chile y de Inspectores Fiscales y Municipales. En el año 2002, con la publicación del Decreto Supremo número 130 de 2001, se definieron nuevos niveles máximos de emisión permitidos para vehículos en uso.

- Emisión de ruidos: el Decreto Supremo número 129 de 2002 establece la norma de emisión de ruidos para los buses de locomoción colectiva urbana y rural, incorporando pruebas en estado dinámico y estacionario.

- ❖ **Etapas por desarrollar:** la norma de emisión de ruidos se encuentra en proceso de revisión como parte del Programa Priorizado de Normas de la Comisión Nacional de Medio Ambiente.

d) Política nacional para terminales de servicios de transporte público urbano

- ❖ **Objetivo:** contribuir a la modernización del sector transporte mediante la orientación de las inversiones privadas y el establecimiento de los roles y responsabilidades de los agentes de la Administración del Estado en la construcción de los terminales.
- ❖ **Logros:** realización de modificaciones a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y al Reglamento de Servicios de Transporte Público para distinguir diversos tipos de terminales y para dotar a la autoridad de herramientas que le permitan adecuar las exigencias a las realidades específicas del lugar y del servicio que se presta.
- ❖ **Etapas por desarrollar:** la construcción de los terminales, incluida la destinada para Transantiago.

e) Regulación del transporte privado de pasajeros 2004

- ❖ **Objetivo:** otorgar una regulación adecuada a esta figura de transporte de pasajeros que defina su legalidad y ordene mediante exigencias pertinentes su funcionamiento.

- ❖ **Logros**: en dicho reglamento se encuentran contenidos los requisitos que deben reunir las personas responsables, ya sean naturales o jurídicas; las características que deben tener los vehículos; y las condiciones de operación que deben cumplir los servicios. Respecto a los vehículos, se establecen antigüedades máximas, características técnicas y presentación exterior. Los conductores deben poseer licencia profesional y estar protegidos ante accidentes y riesgo de muerte durante la prestación de los servicios. Se exige que los servicios cuenten con una autorización, otorgada por la autoridad. El servicio debe ser convenido previamente entre el prestador del servicio y el usuario y se prohíbe expresamente que realicen transporte público de pasajeros encubierto.

f) Política de registros

- ❖ **Objetivo**: diseñar un ordenamiento general en todo el país, mediante registros, de todos los vehículos utilizados en los distintos tipos de servicios de transporte, con el fin de incrementar y mejorar la seguridad mediante una fiscalización más eficaz.
- ❖ **Logros**: se cuenta con los siguientes registros:
 - Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros (2003)
 - Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares (2002)
 - Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre (2003)

g) Políticas y acciones de seguridad de tránsito

- ❖ **Objetivos:** propiciar modificaciones legales y normativas que incorporen nuevas exigencias para resguardar de una mejor manera la seguridad de las personas; gestionar la publicación de manuales y libros que divulguen la señalética actualizada y que sirvan de apoyo para distintos actores en temas de seguridad de tránsito.

- Principales Modificaciones Legales y Reglamentarias

- Modificación a la Ley de Tránsito para establecer, entre otras medidas de seguridad, la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en todos los asientos en los vehículos livianos y la prohibición de que niños viajen en los asientos delanteros.
- Modificación a la Ley de Alcoholes. Ley N° 19.925, que entre otros, modificó la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito.
- Modificación Ley Seguro Obligatorio de Accidentes Personales a través de la Ley N° 19.887.
- Modificación de la Ley N° 18.287, Ley de Procedimientos ante los Juzgados de Policía Local, a través de la Ley N° 19.676, que modificó el procedimiento de notificaciones judiciales y creó el Registro de Multas no Pagadas.
- Reglamentos para el uso de los fotorradars y sus características:
- Reglamento de estándares de equipos detectores de velocidad, Decreto Supremo número 67/2001.
- Reglamento sobre elementos de seguridad en vehículos livianos definidos en el D.S. N° 211/91: Decreto N° 26/2

- Coordinación con Carabineros: Narcotest y Alcotest: Se adquirieron 646 dispositivos detectores de drogas Narcotest y se financiaron 101 equipos detectores de alcohol, todos los cuales fueron entregados a Carabineros para la fiscalización de conductores.

- Elaboración del Índice de Seguridad de Tránsito: Para establecer qué dimensiones de la seguridad de tránsito necesitan particular atención se diseñó un instrumento mediante el cual se observa el estado de tres componentes: mejoramiento de vías, mejoramiento de estándares de seguridad de vehículos motorizados y cambio de conductas humanas asociadas al riesgo. Con esto la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos ha bajado en todo este período. El año 2000 dicha tasa era de ocho mientras que para el año 2005 es de siete.

h) Homologación y certificación vehicular

❖ **Objetivo:** consolidar la verificación que los vehículos destinados a ser comercializados en el país cumplan con las normas de seguridad y emisión vigentes.

❖ **Logros:** en relación a la homologación, durante el sexenio, ésta alcanzó su plena consolidación en los vehículos livianos y medianos. Se inició, además, la aplicación de dicho procedimiento a las motocicletas. Respecto de los vehículos pesados se iniciaron dos procesos: certificación de buses urbanos y certificación de camiones. Conjuntamente con lo anterior, se inició la certificación de las exigencias técnicas que permitieron la introducción tanto del gas natural como del licuado en vehículos y la certificación de sistemas de post- tratamiento de emisiones.

- Definición de Especificaciones y Características Técnicas de Buses para Transantiago.

- Certificación de Camiones

- Uso de Gas en vehículos motorizados

- Certificación de Sistemas de post-tratamiento de Emisiones

i) Políticas y acciones de gestión de tránsito para el mejoramiento de la utilización de la infraestructura vial

- Nuevos Sistemas Inteligentes de Transporte: La UOCT, incorporó en el período 2000-2006 treinta y ocho cámaras de televisión, siete letreros de mensaje variable y 585 semáforos nuevos al sistema de control de tránsito de Santiago, SCAT. Finalmente, en la sala de control se instaló un sistema formado por 6 cubos digitales, que permiten la visualización de nuevas cámaras de televisión y mapas del sistema de control como apoyo a la gestión de tránsito.

- Sistema de Control de Tránsito de Santiago: Operación y Mejoramiento de su Seguridad: se incorporó un moderno sistema de respaldo, que incluye un generador, a fin de que en caso de falla continúe el funcionamiento del sistema y así evitar problemas en las calles. El año 2005 se construyó, además, una sala de alta seguridad para los servidores centrales que controlan todos los semáforos de Santiago.

- Interconexión entre Centros de Control: La UOCT y las cuatro concesiones urbanas trabajaron en el desarrollo de un protocolo de entendimiento general para la coordinación entre los respectivos centros de control. Actualmente, esta Unidad se encuentra interconectada con los centros de control de Autopista Central y Vespucio Norte.

- Red de Estaciones de Conteo de Flujo Vehicular: Se implementó una red de 106 nuevas estaciones de conteo y conectadas en línea a un sistema de información geográfico, las que entregan información de flujos vehiculares, clasificación de vehículos y velocidades.

- Vías Reversibles: La UOCT habilitó una serie de vías reversibles en importantes sectores de Santiago que han generado importantes beneficios para los usuarios de la red vial.

- Sitio Web: Durante este período se implementó el sitio web de la UOCT-www.uoct.cl, el que entrega información de tránsito en línea y descripción de obras en ejecución, de modo de orientar adecuadamente a los usuarios. Actualmente esta página alcanza un total de un millón y medio de visitas anuales.

j) Sistema de evaluación de impacto sobre el sistema de transporte urbano SEISTU

- ❖ **Objetivo:** coordinar las diferentes reparticiones públicas regionales, a través de una ventanilla única, para determinar las medidas de mitigación que internalicen los impactos viales causados por proyectos de infraestructura pública o privada, a través de procedimientos y de una metodología que aseguren una completa independencia técnica y que establezcan plazos máximos de tramitación de manera transparente.
- ❖ **Logros:** Durante el año 2005, se ha desarrollado y comenzado a aplicar un Sistema de Información de las Ventanillas Únicas, SIVU, que utiliza las modernas tecnologías de la información y de las comunicaciones, para realizar todas las acciones vinculadas con la presentación, evaluación y aprobación de los Estudios de Transporte, de manera electrónica, vía Internet, permitiendo hacer más eficiente, ágil, transparente y participativo este proceso. A fines del 2005 estará operativo para toda la Región Metropolitana y a partir del 2006 comenzará su implementación en las otras regiones.

k) Políticas internacionales

- ❖ **Objetivos:** propiciar la facilitación de la actividad del transporte terrestre internacional, para de esta forma permitir un mejor flujo de bienes entre los países del Cono Sur, como consecuencia del aumento creciente del comercio entre los mismos.
- ❖ **Logros:** la Subsecretaría de Transportes ha planteado, en diversas instancias de discusión internacional, propuestas de homologación de normas técnicas, de facilitación de trámites fronterizos, de incentivo de la utilización de tecnologías de la información y, con el objeto de liberalizar el mercado del transporte en el que hoy día predominan los sistemas de reservas de carga y de cupos, la modificación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, ATIT, incorporando el concepto de integración del mercado de transporte, para garantizar el acceso a mercado de todas las empresas del Cono Sur, permitiendo de esta forma una mejora en la operación logística, una rebaja en los costos y, en consecuencia, un beneficio directo no sólo para los operadores, sino también para los consumidores finales.

l) Políticas de subsidios al transporte en zonas aisladas

- ❖ **Objetivos:** lograr, mediante el otorgamiento de subsidios a servicios de transporte regulares, una mejor inserción social con el resto del país de localidades aisladas que, ya sea por su ubicación geográfica, por su escasa población, o por sus características socioeconómicas no pueden generar una demanda que produzca rentabilidad a los posibles operadores de medios de transporte marítimo, lacustre, fluvial, terrestre y aéreo. La mejor y mayor inserción de estas localidades se realiza a través de su acceso hacia localidades de mayor desarrollo económico y servicios a la ciudadanía.

- ❖ **Logros:** en el sexenio los recursos asignados al programa han experimentado un importante crecimiento. Para el año 2000 se destinaron mil 324 millones de pesos y para el año 2005 mil 783 millones de pesos, lo que equivale a un aumento del 35%.
- ❖ Durante el año 2005, se ha estado apoyando el establecimiento y permanencia de 94 servicios de transporte subsidiados, lo que equivale a 108 recorridos, los que han beneficiado a 100 mil personas aproximadamente. El mayor número de servicios de transporte subsidiados se concentra en las regiones más australes de nuestro país: la X con 22 servicios, 23% del total, la XI con 33 servicios, 35% del total y la XII con 16 servicios, 17% del total.
- ❖ Para el año 2006, se requiere apoyar el establecimiento y permanencia de alrededor de 132 servicios de transporte subsidiados, 148 recorridos en total. Es decir, se dará continuidad a servicios ya establecidos y se implementarán nuevos, para lo cual se han dispuesto dos mil 948 millones de pesos, esto es, 123% más que el presupuesto del año 2000.

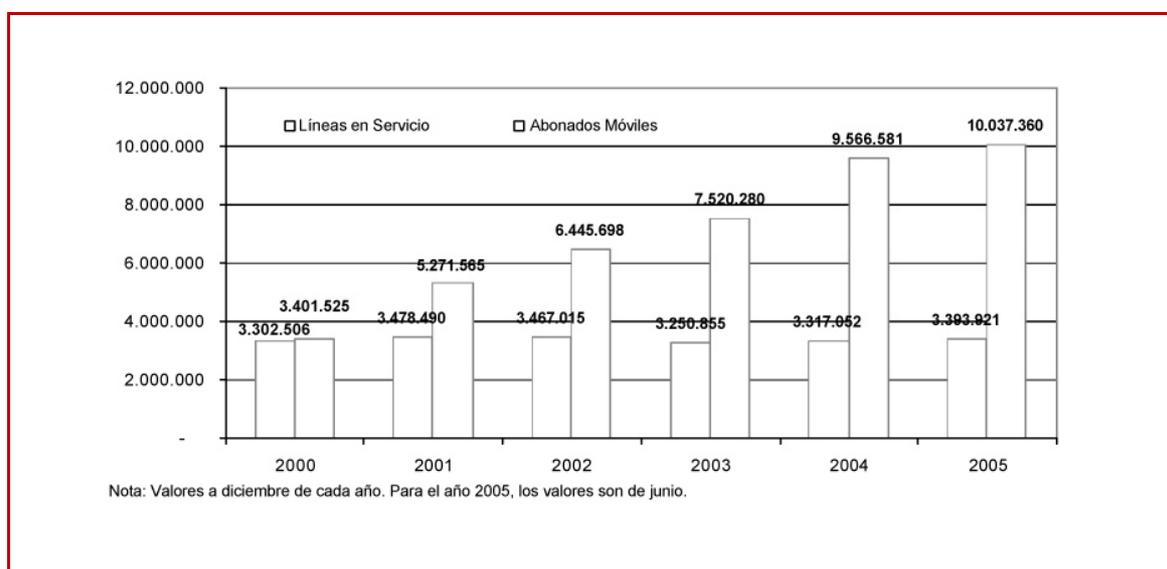
3. SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

- ❖ La Subsecretaría de Telecomunicaciones, ha enfocado su misión a transformar el sector de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones en motor del desarrollo económico y social del país, promoviendo el acceso a los servicios de telecomunicaciones a calidad y precios adecuados, con énfasis en los sectores vulnerables y marginados, mediante la definición de políticas y marcos regulatorios que estimulen el desarrollo de las telecomunicaciones, a objeto de mejorar la calidad de vida de la población.

- ❖ Es importante destacar que la evolución de las telecomunicaciones durante los últimos 15 años ha sido extraordinariamente dinámica. Uno de los factores que ha impulsado este desarrollo es la impresionante penetración de la telefonía móvil luego de la adopción del sistema "quien llama paga". Hoy se ha alcanzado en Chile una penetración cercana al 62% lo cual nos deja cerca de la penetración de Estados Unidos y por sobre todos los países de América Latina.
- ❖ La telefonía fija es claramente un mercado maduro y se visualiza que se ha estancado su crecimiento en los últimos períodos. Las compañías están intentando introducir nuevos servicios que se pueda proveer a través de la infraestructura instalada, lo que se aprecia con un leve aumento de las líneas en servicio durante el año 2004 y el primer semestre de 2005.

Gráfico N° 1

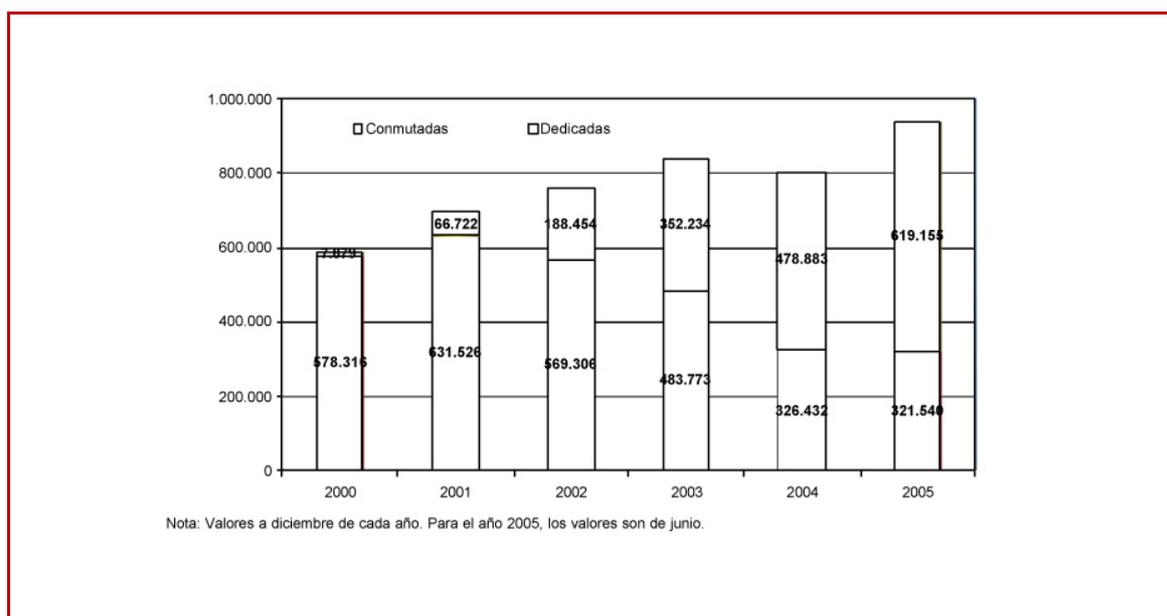
EVOLUCIÓN TELEFONÍA FIJA – TELEFONÍA MÓVIL



- ❖ Con relación al acceso a Internet las conexiones de banda ancha se han incrementado en los últimos 5 años, alcanzando las 620 mil conexiones a junio de este año. Este tipo de conexión es cada vez más requerida por los usuarios e impulsado por las empresas, por ejemplo, a fines del año 2004, las empresas duplicaron el ancho de banda de acceso manteniendo el precio. Otro factor en el crecimiento de este sector es el hecho de que cada vez se pueden realizar más trámites utilizando Internet, un ejemplo claro son los portales del SII, el Registro Civil y el portal de trámites del Estado tramitefacil.cl

Gráfico N° 2

EVOLUCIÓN CONEXIONES A INTERNET



- ❖ En este contexto la gestión de la Subsecretaría de Telecomunicaciones durante el periodo 2000-2006 ha centrado su gestión en cuatro líneas principales de acción, para cumplir con los objetivos estratégicos institucionales.

a) Primera línea de acción: gestionar un marco normativo y regulatorio actualizado que favorezca el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación

- ❖ Durante los últimos años, las telecomunicaciones han experimentando transformaciones radicales, que exigen con urgencia disponer de un marco regulatorio actualizado para enfrentar en forma dinámica el desafío que imponen los cambios tecnológicos, especialmente la convergencia de redes y servicios, y la existencia de mercados distintos e imperfectos, manteniendo para ello el ritmo de desarrollo del sector y facilitando un rápido tránsito del país hacia la nueva sociedad de la información, objetivo que es necesario impulsar fuertemente para lograr el despliegue de esta infraestructura nacional de información, con la meta de que todo Chile esté conectado hacia el bicentenario.
- ❖ Para lo anterior, durante el periodo se gestionó el marco normativo necesario para que el sector Telecomunicaciones se desarrolle, aumentando el acceso a redes y servicios, en un ambiente de competencia, que fomente la introducción de nuevas tecnologías y servicios, donde destacan las siguientes iniciativas:
 - Establecimiento de la normativa que regula las emisiones de las antenas del servicio público de telefonía móvil. (2000 y 2002).
 - Actualización de Planes Técnicos Fundamentales y normas para la introducción de tecnologías IP e inalámbricas (2001).
 - Realización del Concurso Público para la asignación de 30 MHz para el Servicio Público de Telefonía Móvil en la banda de 1.900 MHz, con lo que se complementaba el primer concurso realizado en 1997. Finalmente, debido al interés de diversos postulantes, las bandas concursadas fueron asignadas en licitación, que permitió recaudar 18 millones de dólares (2002-2003).

- Reglamento para fortalecer la transparencia de los procesos de fijación de tarifas, estableciendo la obligación de publicar todos los documentos intercambiados electrónicamente, los estudios, informes y propuestas, y permitiendo la participación de terceros (2002).

- Normas para permitir el desarrollo de tecnologías inalámbricas de acceso WiFi y WiMAX (2004 y 2005).

- Promulgación del Reglamento de Cuenta Única Telefónica (2004).

- La ejecución de los procesos de fijación de tarifas de cargos de acceso para todas las compañías de telefonía móvil (2003-2004); para todas las compañías de telefonía fija, incluyendo las tarifas a público para las empresas dominantes y de telefonía rural (2000 y 2005).

- Ampliación de Numeración para Telefonía móvil (2001 y 2005) y Telefonía fija (2005).

- Elaboración del Reglamento de Desagregación de Redes y Reglamento de VoIP, revisión y análisis de información solicitada por la Presidencia, para su tramitación conjunta (2005).

- Realización de los Concursos públicos para Servicio Público Telefónico Local Inalámbrico - Gíreles Local Loop (WLL) (2001 y 2005).

b) Segunda línea de acción: defensa de los derechos del consumidor, velando por el cumplimiento de la normativa sectorial para la correcta introducción y operación de los servicios de telecomunicaciones

- ❖ El consumidor ha sido prioritario en la gestión del periodo, tanto desde un enfoque de protección del consumidor, a través del fortalecimiento de la atención de reclamos de los usuarios en Santiago y regiones, la difusión de los procedimientos para realizar reclamaciones, difusión de los derechos de los consumidores de telecomunicaciones; como normativo a través de aplicar y controlar la normativa sectorial de telecomunicaciones para la correcta operación de los servicios, tanto desde un enfoque técnico, como de competencia, basado en el cumplimiento de la Ley General de Telecomunicaciones y su normativa.
- ❖ Ello requiere realizar las acciones necesarias para que el consumidor pueda elegir libre e informadamente entre los servicios de Telecomunicaciones que se le ofrecen y posteriormente verificar el cumplimiento de normas, estándares y contratos, que afecten a consumidores y competidores. En esta línea se puede destacar las siguientes actividades:
 - Fiscalización en forma permanente de las emisiones de densidad de potencia de antenas de telefonía móvil y operación de radioemisoras en frecuencia AM, FM, MC y OC (2000-2005).
 - Presentación de querellas en el caso de emisiones sin autorizaciones por parte de radios ilegales.
 - Fiscalización de los proyectos de telefonía rural y telecentros comunitarios, adjudicados a través del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, con recepción y supervisión de las obras técnicas (2000-2005).

-Dictación de normativa a las empresas de telecomunicaciones, respecto del procedimiento de suscripción de contratos y convenios de servicios de larga distancia ofrecidos y suscritos por la vía telefónica (2001).

-Fortalecimiento de los procesos de fiscalización por reclamos de usuarios, mayor difusión de los derechos de los consumidores, y un aumento de la capacidad fiscalizadora (2002-2005).

-Fiscalización del sistema de telefonía y transmisión de datos inalámbrica Gíreles Local Loop adjudicada mediante concurso público y del servicio público de telefonía móvil en la Banda de 30MHz, adjudicada por concurso público, realizando la recepción de los proyectos técnicos (2003).

-Realización de las auditorias al sistema de medición, tasación y facturación a empresas de telefonía fija, móvil y portadores (2003).

-Elaboración de la normativa e instrucciones sobre contratos telefónicos (2003).

-Firma de un acuerdo entre la Subsecretaría de Telecomunicaciones y el Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC), a objeto de permitir la recepción de reclamos en materias de telecomunicaciones, en las dependencias del SERNAC a nivel nacional, con la debida interconexión de los sistemas informáticos de ambas instituciones (2003).

-Regulación y fiscalización de los Servicios Complementarios 700 y 600 (2004).

-Inauguración de un moderno "Centro de Atención de Público", donde se instaló el Departamento de Atención de Consumidores, unidad encargada de recepcionar y resolver los reclamos e insistencias en materia de telecomunicaciones que son presentados por los usuarios de servicios de telecomunicaciones (2004).

-Dictación de la norma que obliga a habilitar el servicio 105 gratuito para reclamos (2005).

-Fiscalizar, a través de auditorías y estudios, la correcta aplicación de los decretos tarifarios, de telefonía fija y móvil, vigentes desde 2004 y 2005.

-Fortalecer la fiscalización en regiones y la descentralización del servicio, incorporando nuevo personal y equipos.

-Mejorar la fiscalización a las concesionarias, incorporando nuevo equipamiento y competencias en el personal, de acuerdo a las tecnologías vigentes.

c) Tercera línea de acción: promover la conectividad a las redes y el acceso a los servicios de telecomunicaciones para los sectores de la población total o parcialmente excluidos, favoreciendo el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación e incentivando habilidades competitivas que inserten a nuestro país en la nueva economía de Internet

- ❖ Durante los últimos 10 años nuestro país, ha venido haciendo frente a al fenómeno de la brecha digital o tecnológica, mediante el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, entregando subsidios a proyectos de telecomunicaciones para zonas rurales, aisladas y urbano marginales; iniciativas identificadas a través de estudios prospectivos para el diseño las acciones de política focalizada, que permitan dar respuesta a las necesidades de la población en materia de comunicación y acceso; supervisando en forma constante su correcto funcionamiento y entrega de servicios, facilitando su sustentabilidad, corrigiendo situaciones no contempladas en la Ley General de Telecomunicaciones, y coordinando las acciones de fiscalización que correspondan.

- ❖ Asimismo, se estableció la Coordinación Nacional de Infocentros, objetivo implementado por expreso mandato de S. E. el Presidente Ricardo Lagos, dicha coordinación está orientada a la generación de valor agregado y sustentabilidad de la gestión de las iniciativas de infocentros de origen público, que permitirán facilitar un mayor acceso y servicios, para la población que no puede adquirir un computador ni pagar la conectividad, permitiéndole a esta población ser parte de las oportunidades que entregan Internet.

- ❖ En esta línea se puede destacar las siguientes actividades:
 - Realización de concursos públicos para el subsidio de la instalación y operación de seis mil Teléfonos públicos rurales, a lo largo de todo Chile, entregando subsidios por 10 mil millones de pesos, con una obligación de servicio de diez años a contar de la fecha de su concesión. (1995-2000).

 - Modificación a las disposiciones referidas al Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones introducida por la ley N° 19.724, de 11 de marzo del 2001, posibilitándose la existencia de subsidios directos del Estado a los distintos servicios de telecomunicaciones que se instalen en las áreas rurales y urbanas de bajos ingresos, especialmente respecto de localidades ubicadas en zonas geográficas extremas o aisladas (2001).

 - Ejecución de concursos públicos para el subsidio de la instalación y operación de 291 Telecentros comunitarios, a lo largo de todo Chile, entregando subsidios por tres mil millones de pesos, con una obligación de servicio de cinco años a contar de la fecha de su concesión (2002).

 - Concurso público y adjudicación de subsidios por casi cuatro mil millones de pesos para entrega de conectividad a internet a escuelas rurales, pertenecientes a la red Enlaces, gratis por tres años, beneficiando a 667 escuelas, con una matrícula de 108 mil alumnos. (2004).

- Concurso público y adjudicación de subsidios para proveer de servicios acceso a Internet de Banda Ancha en las ciudades cabeceras de las comunas de Palena, Futaleufú y Hualaihué, a precios similares al resto del país. El proyecto adjudicado permitió la conexión de las principales ciudades de la provincia, por medio de más de 200 km de Fibra Óptica. (2004). ? En el ámbito de la Coordinación Nacional de Infocentros, se han realizado más de 20 talleres regionales de capacitación de operadores en materias de gobierno electrónico, se han implementado gran parte de los cursos de alfabetización digital del Ministerio de Educación para 500 mil chilenos, y se han instalado trece mesas regionales digitales.
- Se han formado más de dos mil funcionarios públicos especialistas en tecnologías de información, a través del Laboratorio de Tecnología de Información y el Nodo Chileno Centro de Excelencia Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

d) Cuarta línea de acción: fortalecer la presencia internacional de la subsecretaría y modernizar la gestión interna de la institución, incorporando modernas herramientas de administración; perfeccionando al personal en materias técnicas, administrativas y de probidad; y mejorando las prácticas y condiciones de trabajo

- ❖ En materia internacional es necesario mencionar el rol que le ha cabido a esta Subsecretaría en las diversas instancias de participación:
- Regulación y coordinación internacional de las telecomunicaciones, la cual se realiza principalmente a través de una activa participación en una serie de organismos internacionales, tanto técnicos -como la UIT y CITEL- y comerciales, como la OMC, que regula el comercio de servicios de telecomunicaciones entre más de ciento ochenta países.

- En el plano regional un foro internacional de creciente importancia es el APEC cuyo grupo de telecomunicaciones ha propiciado un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA), que busca facilitar el comercio de bienes relacionados con las comunicaciones. En América, el Mercosur ha constituido un Sub-grupo de Trabajo de Telecomunicaciones, con miras a un eventual acuerdo del comercio de servicios en la materia, abocándose además, a la coordinación de frecuencias y regulaciones entre los estados miembros.
- Participación en el área de Radio-comunicación de la UIT, dado el importante papel normativo que tiene al emitir recomendaciones en materia de asignación de frecuencias radiales, órbitas para los satélites de telecomunicación y otras relacionadas.
- Búsqueda de acuerdos bilaterales que faciliten el comercio de los servicios de telecomunicaciones incorporando las telecomunicaciones a los Tratados de Libre Comercio con: Corea del Sur, Unión Europea, EFTA y Estados Unidos, siendo este último de gran relevancia por tratarse de una negociación sobre materias no tratadas ni comprometidas en anteriores documentos ni en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
- Creación de programas de cooperación con diversas entidades regulatorias a través de la firma de Memorandos de Entendimiento. Destacan los acuerdos con: el Ministerio de Comunicaciones y Tecnología de India, Ministerio de Información y Comunicación de Corea, Osiptel de Perú; Indotel de República Dominicana y CRT de Colombia, entre otros.
- Participación de la Subsecretaría de Telecomunicaciones en representación de nuestro país durante la primera y segunda fase de la Cumbre Mundial de la Sociedad de la Información, destacando su rol conciliador y de liderazgo regional.

- ❖ Finalmente en el área de modernización de la gestión interna, destaca el desarrollo e incorporación de las Tecnologías de Información para fortalecer y modernizar la gestión institucional y lograr los objetivos en materia de Gobierno Electrónico. En este contexto, ha resultado crítico que la Subsecretaría de Telecomunicaciones pueda contar con un soporte tecnológico que permita cumplir en forma eficiente y ágil sus funciones, especialmente desde un enfoque de mejor gobierno hacia los ciudadanos, basado en el uso intensivo de las TIC's.

- ❖ Esta visión, ha permitido fortalecer la gestión de la totalidad de la institución, incorporando mejores herramientas de apoyo; perfeccionando al personal en materias técnicas, administrativas y de probidad; y mejorando las prácticas y condiciones de trabajo, y certificando los sistemas de gestión bajo norma ISO. Se destacan las siguientes iniciativas:
 - Implementación exitosa y completa del Sistema de Información de Gestión Financiera del Estado (SIGFE), en los procesos de administración presupuestaria de la Subsecretaría (2002).

 - Implantación de un programa de capacitación de alto nivel en diversas áreas, incorporando materias de probidad administrativa como requisito para fortalecer las prácticas de fiscalización y administrativa de los funcionarios (2003).

 - Realización de los principales estudios para la Gestión por Competencias en la administración de recursos humanos de la institución. Reconociendo las competencias requeridas, capacitando y seleccionando adecuadamente al personal (2003-2005).

 - Perfeccionamiento del proceso de atención para los usuarios y ciudadanos en general, a través de la Oficina de Información Reclamos y Sugerencias (OIRS), lo que ha permitido una resolución oportuna a las crecientes consultas de los usuarios de los servicios de telecomunicaciones (2004).

- Diseño e implementación de sistemas informáticos de apoyo a la fiscalización, a objeto de optimizar recursos y transparentar los procesos de Reclamos y Operaciones de Fiscalización, en el marco del PMG de Gobierno Electrónico (2004-2005).
- Consolidación del proceso de planificación estratégica como práctica institucional y consolidación del Sistema de Control de Gestión, como herramienta que permite apoyar el proceso de dirección institucional (2000-2005).

Gráfico N° 3

RECLAMOS CON INSISTENCIA INGRESADOS Y RESUELTOS

AÑOS 2000 - 2005 (*)

ACTIVIDAD ATENCIÓN A CONSUMIDORES (* a octubre del 2005)

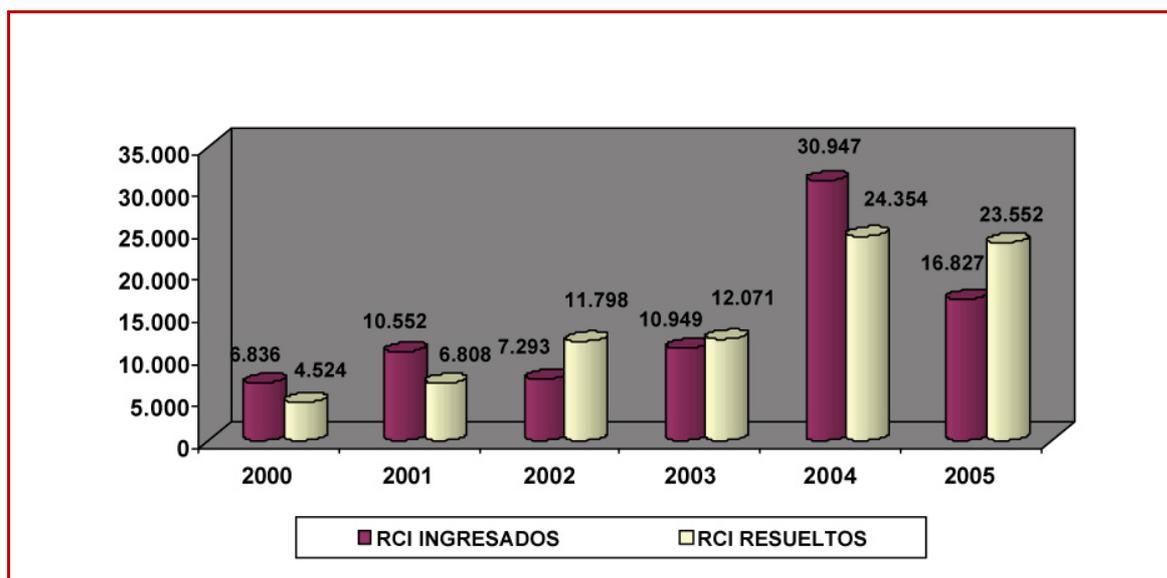


Gráfico N° 4

RECEPCIONES DE OBRAS EJECUTADAS AÑOS 2000 - 2005 (*)

ACTIVIDAD FISCALIZACIÓN (* a octubre del 2005)

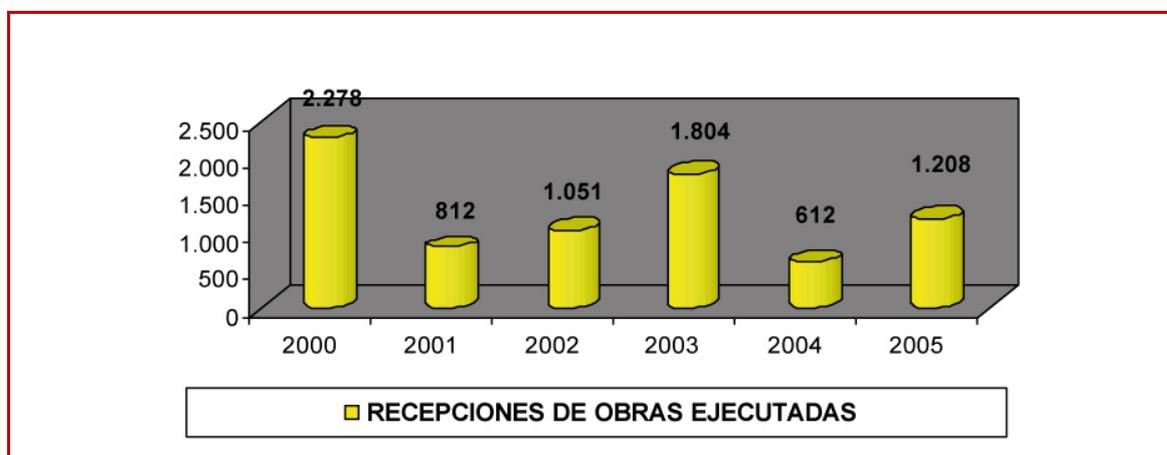


Gráfico N° 5

FISCALIZACIONES EJECUTADAS AÑOS 2000 - 2005 (*)



Gráfico N° 6

CONCESIONES DE SERVICIOS DE RADIODIFUSIÓN AÑOS 2000 - 2005 (*)

CONCESIONES DE RADIODIFUSIÓN (* a octubre del 2005)

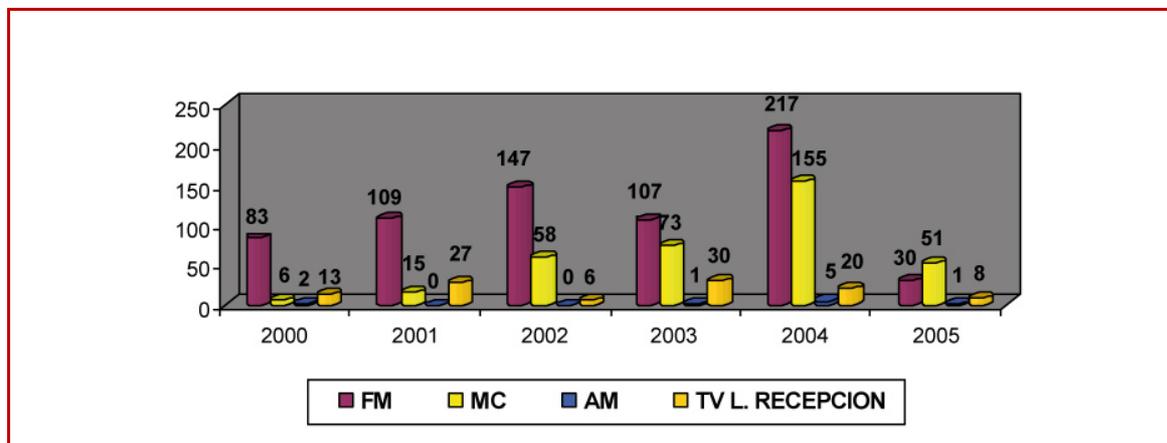


Gráfico N° 7

OTORGA Y MODIFICA CONCESIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS E INTERMEDIOS 2000 - 2005 (*)

CONCESIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS E INTERMEDIOS (* a octubre del 2005)

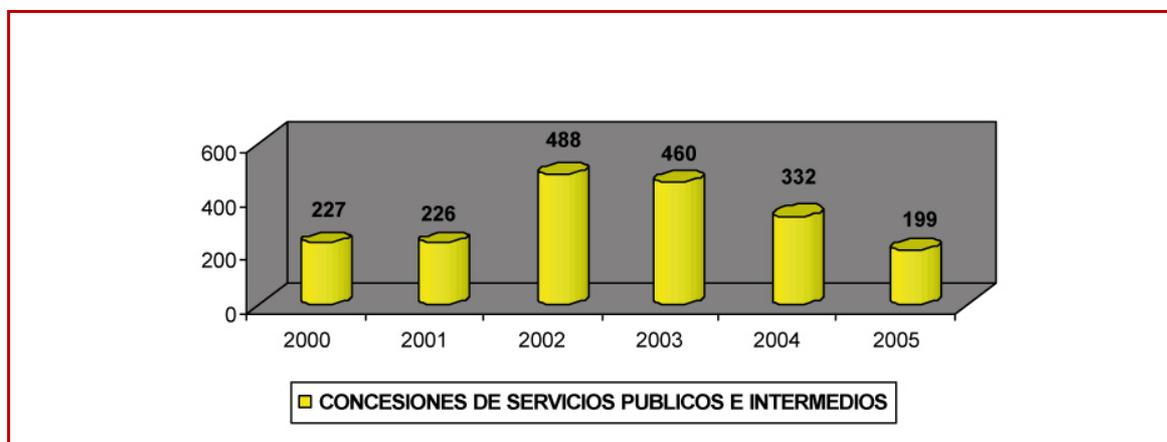
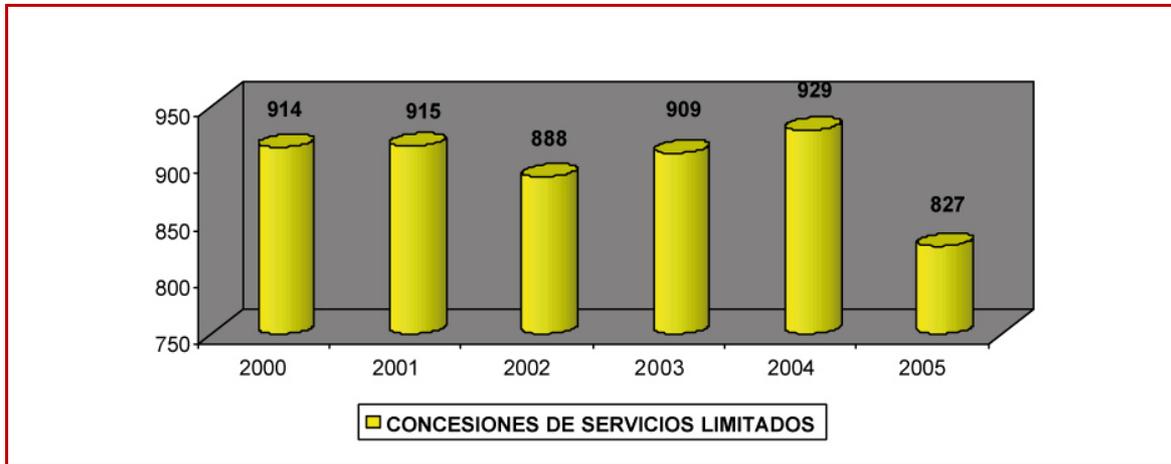


Gráfico N° 8

CONCESIONES DE SERVICIOS LIMITADOS AÑOS 2000 - 2005 (*)

CONCESIONES DE SERVICIOS LIMITADOS (* a octubre del 2005)



III. PROGRAMAS EN PREPARACIÓN

1. SUBSECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

a) Conexión longitudinal de Chile

- ❖ Se continuará la consolidación de los tres ejes estructurante longitudinales del país, la Ruta Costera, la Ruta 5 y la Ruta Precordillerana. En la Ruta 5 se extenderá el estándar de autopista al resto del país que no cuenta con una concesión, a través de la licitación de los tramos La Serena - Caldera y Puerto Montt - Parga, y del estudio de una nueva modalidad de concesión asociada a la conservación de infraestructura existente de la Ruta 5 al norte de Caldera. Esto se complementa con el término de la construcción del Puente Bicentenario en Chiloé y el mejoramiento del trazado de la Ruta 5 en la isla de Chiloé. En la Ruta Costera y en la Ruta Precordillerana se consolidarán y completarán los tramos faltantes para lograr la conectividad del país por la costa y por el territorio andino.

b) Programa licitación rutas interurbanas

- ❖ Programa de licitaciones de proyectos viales por concesiones como la Conexión Vial Cuesta La Dormida; la Conexión Vial entre Melipilla y el Camino de la Fruta; la Ruta 66 Camino de la Fruta; la Ruta 160 Coronel - Lota - Arauco; y la Autorruta Puchuncaví -Concón.

c) Programa de licitaciones de complejos hospitalarios

- ❖ Programa de licitaciones por 250 millones de dólares en diversos centros hospitalarios. La primera licitación sería el Complejo Hospitalario Salvador Infante, para luego continuar con el Complejo Hospitalario Barros Luco Tradeau - Exequiel González Cortés; el Hospital Sótero del Río y un Nuevo Hospital de Maipú.

d) Programa de relicitación de aeropuertos

- ❖ El año 2008 se terminan las actuales concesiones de los Aeropuertos El Tepual de Puerto Montt y Diego Aracena de Iquique, y deberán volver a ser licitadas, se está estudiando la incorporación en las nuevas licitaciones de otro tipo de obligaciones del concesionario, más allá de la responsabilidad sobre los terminales.

e) Obras de riego

- ❖ Se dará inicio de la construcción del embalse El Bato con fondos sectoriales y del embalse Convento Viejo con capitales privados, a través de concesiones. Se estudiará la modalidad de financiamiento para dar inicio a la construcción de los Embalses Ancoa, Punilla y Puntilla del Viento.

f) Agua potable rural - saneamiento

- ❖ En la actualidad no hay una institucionalidad para el saneamiento rural en el MOP. La ley orgánica no le da competencia al ministerio en estos temas, y el programa ISAR-APR permite sólo financiar estructura para dotar de agua potable a comunidades rurales. Se reconoce la existencia de un déficit de infraestructura para saneamiento rural que debe ser abordado en los próximos años. Esta tarea involucra no sólo la asignación de recursos para este fin, sino la definición de la institucionalidad -pudiendo ser ésta el Ministerio de Obras Públicas- que ampare el quehacer de nuestra institución en este ámbito y el diseño de una solución socialmente sustentable en la comunidad a atender.

g) Aguas Lluvias

- ❖ Si bien hoy en día el Ministerio cuenta con el respaldo técnico de la ley 19.525 de 1997 para abordar las soluciones a los problemas de aguas lluvias en las ciudades - los Planes Maestros de Aguas Lluvias - existen todavía algunos aspectos que es necesario revisar. Se ha planteado una modificación a la Ley 19.525, actualmente en el parlamento, destinada principalmente a buscar financiamiento para las necesidades de infraestructura. Se considera que en la medida que esta modificación prospere en su tramitación, se podrán realizar las principales inversiones de los Planes Maestros, a través del Sistema de Concesiones de Obras Públicas. De desecharse esta alternativa la modificación debería concentrarse en mejorar aspectos institucionales y regulaciones que no fueron abordadas en la ley promulgada en el 1997 y que son complementarias con regulaciones a nuevas urbanizaciones ya existentes en otros instrumentos.

- ❖ Desde el punto de vista de las inversiones y de las soluciones planteadas en los planes maestros de aguas lluvias, se considera que si no existe financiamiento privado para ellas, entonces éstas debieran revisarse y actualizarse de acuerdo a dos aspectos fundamentales: restricciones presupuestaria que debe condicionar las soluciones propuestas y el nivel de servicio factible de implementar; y que, en las nuevas urbanizaciones, las soluciones de aguas lluvias debieran ser responsabilidad del urbanizador.

2. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

a) Plan de transporte de Santiago - Transantiago

- ❖ Durante el 2006: a) se adjudicará y entrará en operaciones el Sistema de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT), sistema altamente tecnologizado para informar a los usuarios del sistema y b) el Administrador Financiero (AFT) se hará cargo de la administración y distribución de los recursos del sistema de transporte mediante la implementación del equipamiento tecnológico en los buses, la creación de la red de distribución y carga de la tarjeta sin contacto, lo que permitirá la integración tarifaria del sistema.
- ❖ En el mediano plazo corresponderá licitar nuevamente las unidades de negocio troncales, a las cuales los actuales concesionarios postularon con buses sin el nuevo estándar, se continuará con el progresivo mejoramiento de la vialidad urbana en lo que a corredores de transporte público se refiere y al 2007 la totalidad de las unidades de negocio de Transantiago deberán disponer de terminales con nuevo estándar de calidad y operación.

b) Política y regulación de terminales de servicios de transporte no urbanos

- ❖ En materia de Políticas de Transporte, está aún en desarrollo la elaboración de una Política Nacional para de Terminales de Servicios de Transporte Público No Urbanos, que oriente las inversiones privadas en la materia y establezca con claridad e importancia los roles y responsabilidades de los agentes de la Administración del Estado. Ya se encuentran identificados los objetivos y directrices principales.

- ❖ Dicha Política será complementada con modificaciones a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y al Reglamento de Servicios de Transporte Público, en términos de distinguir diversos tipos de terminales, establecer claramente sus exigencias funcionales, urbanísticas y constructivas, apoyar la competitividad en el sector eliminando las discriminaciones económicas y controlando la integración vertical, y dotar a la autoridad de herramientas que le permitan un mayor control sobre el emplazamiento, diseño, construcción y funcionamiento de cada terminal en particular.

c) Modernización del sistema de otorgamiento de licencias de conducir

d) Modernización de las escuelas de conductores profesionales y no profesionales

e) Renovación de instrumentos de fiscalización

- ❖ Se espera adquirir equipos ad-hoc de fiscalización para realizar mediciones de velocidad en movimiento. Lo anterior para que en las autopistas urbanas Carabineros de Chile pueda realizar controles de velocidad sin interrumpir el tránsito de dichas autopistas y garantizando la seguridad de tránsito de sus usuarios y de los funcionarios de la fuerza policial que realicen dichos controles.

f) Diversos proyectos de modernización de la unidad operativa de control de tráfico

3. SUBSECRETARÍA DE TELECOMUNICACIONES

- ❖ Para los próximos años la Subsecretaría de Telecomunicaciones deberá continuar la gestión del marco normativo para el desarrollo armónico del sector, tanto en términos sociales como técnicos, para la profundización de la competencia, incorporación de nuevas tecnologías y actualización de la política de acceso universal.
- ❖ En relación con la competencia en el sector, es fundamental impulsar la desagregación de redes. Por esto, se considera relevante obtener la total tramitación del reglamento, su puesta en marcha, y la fiscalización de su cumplimiento; con el objeto de establecer la mínima regulación para que la desagregación sea operativa y favorezca el desarrollo de la banda ancha incorporando competencia en el sector, permitiendo la entrada de nuevos operadores y reduciendo las barreras de entradas asociadas al despliegue de infraestructura de telecomunicaciones.
- ❖ Por otra parte la incorporación de nuevas tecnologías y servicios en el marco de la convergencia tecnológica, como la Telefonía por Internet, es otro ejemplo de normativa que se considera de suma urgencia impulsar, por cuanto la normativa actual no permiten dar un tratamiento regulatorio adecuado a esta tecnología, provocando una eventual "informalización" del sector. Este reglamento tiene su máxima aplicación en la medida que exista una adecuada prestación de los servicios de desagregación, que permitirá hacer llegar a la población los beneficios de estas nuevas tecnologías.

- ❖ Finalmente, es importante establecer instrumentos para la aplicación de una política mejorada de Acceso Universal. La incorporación de mas competencia en el sector implicará en primera instancia que los beneficios de ella se verán en mayor medida en aquellos sectores de mayores ingresos, lo que hace necesario fortalecer la política subsidiaria del Estado en la materia, para asegurar que estos beneficios estén disponibles para toda la población, incluyendo a los sectores más vulnerables en términos de aislamiento y marginalidad. Como objetivo de fondo se busca acelerar el cierre de la denominada brecha digital la interior del país, permitiendo que las redes se remuneren adecuadamente y estableciendo incentivos a la inversión en expansión de la cobertura hacia todos los sectores del país.
- ❖ Sin embargo, ya en la Ley de Presupuestos del año 2006 se ha contemplado comprometer recursos con cargo al Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones por cuatro mil millones de pesos, pagaderos durante los años siguientes, por valores no superiores a dos mil millones de pesos anuales, lo que permitirá dar continuidad a la política pública independiente de las modificaciones de esta en los años siguientes.
- ❖ Por otra parte, durante los últimos años, la industria de telecomunicaciones ha presentado una importante expansión, mediante elevadas inversiones realizadas por agentes privados en términos de redes y servicios, lo que hace necesario intensificar la defensa y difusión de los derechos de los consumidores y la fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente, para una correcta instalación, operación y explotación de los servicios de telecomunicaciones, en términos técnicos, de competencia y de protección a los consumidores.

- ❖ Por lo antes señalado, el año 2006 estará caracterizado por un aumento de las fiscalizaciones y la atención reclamos presentados por usuarios de servicios de telecomunicaciones. Importante será el control del uso del espectro radioeléctrico incluyendo a radioemisoras y estaciones de telefonía móvil, ilegales y/o clandestinas- y, especialmente, para el estricto cumplimiento de las normas que resguardan la salud de la población, frente a las tecnologías que emiten ondas radioeléctricas.

IV. CREACIÓN DE NUEVAS INSTITUCIONES O INSTITUCIONALIDAD

1. SUBSECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

- ❖ En búsqueda de dar transparencia a las decisiones se creó el Comité Ejecutivo de Concesiones que favorece el estudio, análisis y toma de decisiones relacionadas con los diferentes aspectos del sistema de asociación público-privada. Integran el organismo el Ministro, Subsecretario, Director General, Director de Contabilidad y Finanzas y el Coordinador General de Concesiones.
- ❖ Además fue creado en 2005 el Comité de Comisiones Conciliadoras, Arbitrales y Convenios Complementarios para estudiar, analizar y asesorar al Ministro en aspectos relacionados con esas materias. Este Comité está conformado por el Ministro, el Fiscal Nacional y tres profesionales universitarios ajenos al MOP, que han analizado las reclamaciones que se tramitan ante Comisiones Conciliadoras y Arbitrales, aprobaron seis proyectos de convenios complementarios y contratos de Estudio y Asesoría de Inspección Fiscal.
- ❖ Existe un compromiso establecido en la Ley de Presupuestos 2006 que señala que el MOP y Hacienda encargarán una asesoría externa que proponga una institucionalidad permanente para la administración del sistema de concesiones de infraestructura. Este estudio abordará el aporte del sistema, el resguardo del interés fiscal, la seguridad jurídica y la transparencia de los contratos. Los resultados serán presentados a la Comisión Mixta de Presupuestos.
- ❖ Se ha debatido a nivel interno la creación de una nueva institucionalidad para el Ministerio de Obras Públicas en que los desafíos actuales y futuros sean abordados de la mejor manera posible.

2. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES Y DE TELECOMUNICACIONES

- ❖ Las Subsecretarías de Transporte y de Telecomunicaciones, no ha modificado su institucionalidad en el periodo 2000-2005, y no tiene proyectos de modificación institucional presentados en las instancias técnicas legislativas para el año 2006.